

**HOCHSCHULE
MITTWEIDA**
UNIVERSITY OF
APPLIED SCIENCES



Fakultät Medien

Bardot, Maxime Daniel
Die Geschichte des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes

Bachelorarbeit
Hochschule Mittweida – University of Applied Sciences

Mittweida 2011



Fakultät Medien

Bardot, Maxime Daniel
Die Geschichte des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes

Bachelorarbeit
Hochschule Mittweida – University of Applied Sciences

Erstprüfer: Prof. Dr. Otto Altendorfer
Zweitprüfer: Rita Fleck

Mittweida 2011

Bibliographische Angaben

Autor: Bardot, Maxime Daniel

Thema: Die Geschichte des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes

Umfang: 63 Seiten

Eingereicht am: 21. 04. 2011

Hochschule: Hochschule Mittweida

Fachbereich: Medien

Matrikelnummer: 24771

Seminargruppe: am08sk1-b

Ort: Mittweida

Art der Arbeit: Bachelorarbeit

Autorenreferat

Die vorliegende Arbeit befasst sich mit der Geschichte des Allgemeinen Deutschen Motorsportverbandes e.V., welcher auf eine über 50-jährige Geschichte zurückblicken kann. Sowohl der Verband, als auch sein Werdegang, sollen in der vorliegenden Arbeit von allen Seiten beleuchtet und aus verschiedenen Blickwinkeln betrachtet werden. Ein besonderes Augenmerk wird dabei auf die Gründung, die Entwicklung in der DDR, die Probleme in der DDR, dem Übergang in die Bundesrepublik und die damit für den ADMV verbundenen Folgen, gelegt. Eine wichtige Rolle in der Aufarbeitung der Geschichte des ADMV spielt dabei der heutige Geschäftsführer, Herr Harald Täger. Ohne die Fülle an Informationen, die Herr Täger über Jahre zusammengetragen und archiviert hat, wäre die Arbeit in dieser Form nicht möglich gewesen. Insbesondere die Chroniken zum 35-jährigen und zum 50-jährigen Bestehen des Verbandes dienen als Grundlage der Arbeit.

Inhalt

Abbildungsverzeichnis.....	IV
Abkürzungsverzeichnis	VI
1 Einleitung	1
2 Motorsport in Deutschland vor der Teilung	2
3 Das politische System der DDR	6
4 Der ADMV in der DDR.....	12
4.1 Gründung des ADMV	12
4.2 Aufbau des Vereins	15
4.3 Heinz Melkus	20
4.4 Sportarten im ADMV	27
4.5 Der Beschluss von 1972 und seine Auswirkungen	51
4.6 Ost-West-Beziehung	53
5 Der ADMV nach der Wende	56
5.1 Neuorientierung	56
5.2 Projekt Lausitzring	59
5.3 Die Zukunft des ADMV	61
6 Fazit	62
7 Anhang	VIII
7.1 Quellenverzeichnis	VIII
7.1.1 Bücher	VIII
7.1.2 Sonstige Schriften	VIII
7.1.3 Zeitschriften	IX
7.1.4 Internetquellen	IX
7.1.5 Filme	IX
7.1.6 Persönliches Gespräch	IX

7.2 Interview	X
7.3 Motorsportgesetz des ADMV	XLII
7.4 Brief von Heinz Melkus an den ADMV	XLIV
7.5 Leistungspakete 2011 des ADMV	XLV
7.6 Eigenständigkeitserklärung	XLVII

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Organisationen des Motorsports, aus Täger 2007, 19	4
Abb. 2:	Werbeplakat aus dem Jahr 1954, aus Archiv ADMV Berlin	5
Abb. 3:	Tagungspräsidium zur Gründungskonferenz des ADMV	12
	aus Täger 2007, 21	
Abb. 4:	Werbeplakat aus dem Jahr 1957, aus Privatarchiv Täger	13
Abb. 5:	Die Typ 64-Serie von 1964, aus Jordan/ Melenk 2008, 52	22
Abb. 6:	Melkus RS 1000 im Renneinsatz.....	24
	aus Jordan/ Melenk 2008, 82	
Abb. 7:	Der Motocrossfahrer Helmut Schadenberg.....	28
	aus Täger 2007, 54	
Abb. 8:	Sonderbriefmarkensatz zur Sechstagesfahrt 1964	29
	aus Täger 2007, 60	
Abb. 9:	Wettkampf in Parchim, aus Täger 2007, 67	30
Abb. 10:	Motorbootrennen, aus Täger 2007, 73	31
Abb. 11:	Fahrerlager 1979, Medrow 2004, 112	32
Abb. 12:	Erwin Härtwich und Winfried Heitzmann bei der Rallye Wartburg, aus Ihling 2005, 53	33
Abb. 13:	Kart Anfang der 1960er Jahre, aus Täger 2007, 82	34
Abb. 14:	Heft Wettkampfbestimmungen Wasserskisport 1964	35
	aus Täger, 2007, 86	
Abb. 15:	Zweikampf beim Motoball, aus Täger 2007, 88	35
Abb. 16:	Erste Buggyausführung von 1980, aus Ihling 2006, 209	36
Abb. 17:	Start einer Oldtimerveranstaltung, aus Täger 2007, 99	39
Abb. 18:	Modernes Skikjöring, aus Täger 2007, 102	40
Abb. 19:	Steile Bergauffahrt beim Auto-Trial, aus Täger 2007, 105	41
Abb. 20:	Start zum Finale Dresdner Autobahnspinne 1969	43
	aus Jordan /Melenk 2008, 61	
Abb. 21:	Rennen der Klass A21, aus Medrow 2004, 18	44
Abb. 22:	Der Zastava von Peter Mück im Duell mit Bernd Käßler	45
	aus Medrow 2004, 27	

Abb. 23: Manfred Kuhn in seinem MT 77, aus Medrow 2004, 101	47
Abb. 24: Nationale Automobillizenz des ADMV	48
aus Medrow 2004, 144	
Abb. 25: Hartmut Thäßler kurz vor dem Start beim Pokal für Frieden und Freundschaft, aus Medrow 2004, 94	49
Abb. 26: Dieter Braun beim Sachsenring-WM-Finale 1971	54
aus Greyler 2002, 109	

Abkürzungsverzeichnis

ADAC	Allgemeiner Deutscher Automobil Club
ADMV	Allgemeiner Deutscher Motorsport Verband
ASK	Armeesportvereinigung
AvD	Automobilclub von Deutschland
AWE	Automobilwerk Eisenach
AWZ	Automobilwerk Zwickau
BRD	Bundesrepublik Deutschland
BSG	Betriebs-Sportgemeinschaft
BVF	Berliner Vergaser- & Filterwerke
DAC	Deutscher Automobilclub
DAMW	Deutsches Amt für Material- und Warenprüfung
DDAC	Deutscher Automobilclub von Deutschland
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEWAG	Deutsche Werbe- & Anzeigengesellschaft
DIA	Deutscher Innen- und Außenhandel
DMS	Deutsche Motorradsportgemeinschaft
DMSB	Deutscher Motorsport Bund
DMV	Deutscher Motorsport Verband
DMYV	Deutscher Motoryacht Verband
DSK	Deutscher Sportfahrererkreis
DTSB	Deutscher Turn- und Sportbund der DDR
DMV	Deutscher Motorsport Verband
EM	Europameisterschaft
FIA	Weltföderation für den Automobilsport
FIM	Weltföderation für den Motorradsport
IFA	Industrielle Fahrzeug Ausrüstung
MfS	Ministerium für Staatssicherheit

MSK	Motorradsportkommission
MZ	Motorradwerk Zschopau
NSKK	Nationalsozialistischer Kraftfahrerkorps
RGW	Rat für gegenseitige Wirtschaftshilfe
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschlands
Simson	Motorrad- und Jagdwaffenwerk Suhl
SRG	Sozialistische Renngemeinschaft
OMK	Oberste Nationale Sportkommission für den Motorradsport
ONS	Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport
UIM	Weltföderation für den Internationalen Motorbootrennsport
UMSN	Weltföderation für den Internationalen Wasserskisport
VfV	Verband für Veteranenfahrzeuge
WM	Weltmeisterschaft

1 Einleitung

Seit der Erfindung des Motorsports hat dieser jung und alt begeistert und fasziniert. Er hat die Menschen animiert, sich aktiv oder passiv zu beteiligen, sowie den Kampf um den Sieg bei Sportlern entfacht. Die Faszination an dieser Sportart gibt ihren Fans seither den Anstoß, Veranstaltungen zu besuchen, mit zu zittern und ihre Idole zu bejubeln. Durch die Teilung Deutschlands nach dem Zweiten Weltkrieg entwickelte sich der Motorsport unterschiedlich in West- und in Ostdeutschland. Aus dieser Situation heraus entstand in der DDR der Allgemeine Deutsche Motorsport Verband e.V. (ADMV). „Ziel eines Sportverbandes ist es, Wettkämpfe zu gewinnen. Dafür muss man die richtige Mannschaft aufstellen, gut trainieren und die Zusammengehörigkeit stärken. Dass der ADMV das erfolgreich kann, beweist seine nunmehr 50-jährige aktive Rolle für den Motorsport und die Motorsport-Fans.“¹

Die vorliegende Arbeit möchte diese lange Geschichte des Vereins in all seinen wichtigen Entwicklungsstadien beleuchten, diskutieren und in den allgemeinen politischen Kontext der damaligen Zeit setzen.

Um einen Einstieg in das Thema zu finden, wird zunächst die Entwicklung des Motorsports in Deutschland vor der Teilung des Landes dargestellt. Um die Position und die Aufgaben des ADMV innerhalb der DDR besser verstehen zu können, wird ein kleiner Einblick in das politische System der DDR gegeben. So dann wird die Entwicklung des ADMV in der DDR dargelegt, beginnend bei der Gründung des Vereins und dessen Aufbau. Anschließend wird näher auf den Rennfahrer und Automobilhersteller Heinz Melkus, sowie dessen Wirken und Werk eingegangen, bevor die Sportarten des ADMV vorgestellt und erläutert werden. Danach wird der Beschluss des Vereins von 1972 dargelegt und erklärt, sowie dessen

¹ Brumm 2007, nach Träger 2007, 7

Folgen und Konsequenzen aufgezeigt werden. Im Anschluss wird der Fortbestand des ADMW nach der Wiedervereinigung Deutschlands skizziert. Zunächst soll die Neuorientierung des Vereins veranschaulicht werden, um danach das Projekt Lausitzring näher zu erläutern. Abschließend soll ein Ausblick in die Zukunft des ADMV gegeben, und Möglichkeiten seines weiteren Werdeganges aufgezeigt werden. Bei allen Ausführungen soll dabei stets versucht werden, den Zusammenhang zwischen der Entwicklung des ADMV zur aktuellen politischen Situation der jeweiligen Zeit mit einzubeziehen.

Aufgrund der spärlichen wissenschaftlichen Literatur zu dem Allgemeinen Deutschen Motorsport Verband wurde unter anderem ein Interview² mit dem aktuellen Geschäftsführer des Vereins, Herrn Harald Täger, geführt. Zudem wurde ein Einblick in dessen privates Archiv über den ADMV und in einige nicht öffentliche Schriftstücke gewährt, die zusätzlich zu dem Interview als Informationsquelle für die vorliegende Arbeit dienten. Eine Beeinflussung dieser Literatur und deren Inhalte durch die damalige politische Situation und deren Vertreter, bleibt dabei jedoch nicht auszuschließen.

Wegen der Vielfalt an Fahrzeugen in der DDR kann hier nicht auf die bautechnischen Details aller in der DDR produzierten oder der im Rennsport der DDR benutzten Fahrzeuge und Einzelteile eingegangen werden, da dies den Rahmen der Arbeit sprengen würde.

2 Motorsport in Deutschland vor der Teilung

Die Geschichte des Motorsports in Deutschland ist eng verknüpft mit der Gründung von Vereinen und Clubs. Bereits im Jahr 1899, drei Jahre nach der Gründung der Fahrzeugfabrik Eisenach A.G., wurden die ersten Automobilwettbewerbe mit Warburg-Motoren bestritten.³ Im selben Jahr

² Das gesamte Interview kann in Anhang 7.2 eingesehen werden.

³ vgl. Ihling 2006, 5

wurde der Deutsche Automobilclub (DAC) gegründet, der sich nach sechs Jahren in den Kaiserlichen Automobilclub umbenannte und sich seit 1918 Automobilclub von Deutschland (AvD) nennt. 1903 wurde die Deutsche Motorradfahrer Vereinigung (DAC), die sich seit 1911 Allgemeiner Deutscher Automobilclub (ADAC) nennt, ins Leben gerufen. Dreizehn Jahre später, 1924, gründete sich die Deutsche Motorradsportgemeinschaft (DMS), welche sich seit 1928 OMB nannte und ein Vorläufer der späteren Obersten Motorradkommission (OMK) darstellte. 1926 wurde durch den AvD und den ADAC die Oberste Nationale Sportkommission (ONS) gebildet. Während des zweiten Weltkrieges wurden alle Verbände aufgelöst und eine 'neue ONS' geschaffen, die Oberste Nationale Sportbehörde für Kraftfahrer. Gleichzeitig hatte die NS-Partei eine Organisation namens Nationalsozialistisches Kraftfahrer Korps (NSKK) initiiert. Hatte vor dem Krieg noch der AvD, der ADAC und der Deutsche Motorsport Verband (DMV) die Organisation von Rennsportveranstaltungen übernommen, so wurden diese drei Vereine von 1933 bis 1945 zwanghaft zu dem Deutschen Automobilclub von Deutschland (DDAC) zusammengeschlossen. Kurz nach Ende des Krieges wurde im Jahr 1946 der ADAC wiedergegründet und ein Jahr später die Arbeitsgemeinschaft des Deutschen Motorsports (ADM), sowie die OMK, ins Leben gerufen. In den beiden darauf folgenden Jahren wurden auch der AvD und der DMV neu aufgebaut. Die Besatzungsmächte hatten den Clubs und Vereinen erlaubt, sich unter ihrem ursprünglichen Namen und Rechten neu zu formieren. Ebenso 1949 wurde die Oberste Nationale Sportkommission für den Automobilsport in Deutschland (ONS) gegründet und Betriebssportgemeinschaften wurden im Osten Deutschlands eingeführt. Die OMK übernimmt 1950 offiziell die internationale Vertretung des deutschen Motorradsports in der BRD, wird jedoch 1976 von der ONS abgelöst.⁴

⁴ vgl. Täger 2007, S 18 f.



Abb.1 Organisationen des Motorsports

In den ersten Nachkriegsjahren war vor allem der Erhalt der eigenen Existenz und des eigenen zu Hauses ausschlaggebend für die Bevölkerung der DDR. An Motorsport war damals eigentlich nicht zu denken, denn wie, wo und vor allem mit welchen Fahrzeugen sollte dies Geschehen? Bereits seit 1949 hatte es vereinzelte Rennen in Deutschland gegeben, bevor in den beginnenden 50er Jahren die ersten bedeutenden Weichen für den Motorsport gestellt wurden. So wurden in Zschopau die ersten Rennmaschinen gebaut und in Berlin-Johannisthal das erste volkseigene Rennkollektiv gegründet. Am 3. September 1951 wurde ein Motorradrennsportgesetz festgelegt, wonach Weltmeisterschaften ausgeschrieben wurden und an internationalen Wettbewerben teilgenommen wurde. Im Dezember des gleichen Jahres erschien erstmalig das Fachblatt der Sektion Motorsport mit dem Namen *Illustrierte Motorsport*. Im Jahr 1953 hatte das Rennsportkollektiv, das zwischenzeitlich nach Eisenach verzogen war, große Erfolge mit seinem 1,5-Liter-Rennsportwagen. 1956 nahmen zum ersten Mal auch DDR-Geländefahrer auf ihren Motorrädern vom Typ RT und BK bei einer Sechstagesfahrt teil. Ein wichtiger Aspekt im damals betriebenen Motorrennsport war vor allem das zu dieser Zeit herrschende 'Ost-Westdeutsche Klima', verschuldet durch die Teilung Deutschlands. Dies wird nicht zuletzt an einem Zitat aus einem

Rennprogramm von 1953 deutlich, in dem es heißt: „Gerade wir Motorrennsportler wissen, daß wir unseren Sport nur im Frieden durchführen und weiterentwickeln können. Deshalb stehen wir gemeinsam im Kampf um die Schaffung eines einheitlichen Vaterlandes...“⁵



Abb.2 Werbeplakat aus dem Jahr 1954

Andere Automobilvereine und Clubs der Bundesrepublik waren zudem der Deutsche Motoryachtverband (DMYV), die Interessengemeinschaft Deutscher Sportfahrer (DSK), sowie der Verband für Veteranenfahrzeuge (VfV). Anfang der 50er Jahre wurde in der DDR eine Motorradsportkommission (MSK), sowie eine Sektion Motorrennsport, ins Leben gerufen.⁶ Da es mittlerweile schon sechs Wettkampfdisziplinen im Motorrennsport gegeben hatte und ihre Zahl stetig stieg, entschied sich die

⁵ vgl. Täger 1992, 9

⁶ vgl. Täger 2007, 18 f.

Sektion Motorrennsport in der DDR zur Gründung einer neuen Organisation, um den zunehmenden Ansprüchen der Bevölkerung gerecht zu werden.⁷ 1957 wurde sodann in Berlin der ADMV gegründet und kurze Zeit später in die Weltföderation für den Motorrad-, Automobil- und Motorbootrennsport aufgenommen. Nach 33 Jahren trat der ADMV aus den Weltföderationen FIA, UIM und UMSN aus und veranstaltet die letzten nationalen Meisterschaften der DDR. Ein Jahr später tritt der Verein auch aus der FIM aus und die Aufnahme in die ONS und die OMK wird von diesen jeweils abgelehnt. Als rechtlicher Nachfolger der OMK und der ONS wurde 1997 der Deutsche Motorsport Bund e.V. (DMSB) gegründet, der ein Jahr später den ADMV in seinen Verband aufnahm.⁸

3 Das politische System der DDR

Bis in das Jahr 1987 praktizierte die DDR aktiv die Todesstrafe und tötete bis zu diesem Zeitpunkt 180 Menschen. Die Mehrzahl dieser stellten politisch Verfolgte aus den 1950er Jahren dar. Die Inhaftierten der Untersuchungshaft stellten dabei Kriminelle, ebenso wie Sozialdemokraten, Westflüchtlinge, frei denkende Marxisten, Sektenmitglieder oder aufsässige Jugendliche dar.⁹

Die machthabende Partei der DDR stellte die Sozialistische Einheitspartei (SED), welche 1946 aus dem Zusammenschluss der beiden Parteien SPD und KPD entstanden war, dar. Innerhalb kürzester Zeit hatte die SED alle wichtigen Positionen der Verwaltung, der Wirtschaft, der Justiz und der Polizei mit Parteimitgliedern besetzt. Viele Versicherungen, Betriebe und Banken wurden während der Industriereform von den Kommunisten enteignet, so dass Ende der 1950er Jahre fast 40 Prozent der

⁷ vgl. Täger 1992, 10

⁸ vgl. Täger 2007, 18 f.

⁹ vgl. Richter 2009, 14

Industrieproduktion in den Staatsbesitz übergegangen waren. Nicht zuletzt durch die kompromisslosen Reformen der Kommunisten erfolgte eine immer größere Abspaltung der Sowjetischen Besatzungszone von den westlichen Besatzungszonen. Der Kalte Krieg, und die damit verbundene Spaltung der Welt in zwei Lager, taten ihr übriges, so dass die Teilung Deutschlands bei der Gründung der Bundesrepublik im Mai 1949 bereits abzusehen war, wenn nicht sogar schon vollzogen. Am 7. Oktober des gleichen Jahres wurde ein sozialistischer Staat auf deutschem Boden gegründet und gleichsam eine zweite deutsche Diktatur. Die wichtigen Ämter des Staates wurden ausschließlich von Mitgliedern der SED besetzt und Wilhelm Pieck wurde vom selbst ernannten Parlament zum ersten Präsidenten der DDR gewählt.¹⁰ Trotz des demokratischen Anspruches, praktizierte das DDR-Regime faktisch eine Diktatur, was zu einem Quell der Delegitimation und Unzufriedenheit seitens des Volkes führte. Hinzu kam die stets in der Politik der DDR auftretende Vorherrschaft der Sowjetunion, der man von Staatswegen freundschaftlich gegenüber gesinnt sein musste, und unter deren Führung sich die führende Partei der DDR, die SED, offiziell stellte. Hans-Ulrich Wehler bezeichnete die DDR treffend als eine „totalitäre Parteidiktatur eines Kollaborationsregimes auf der Basis eines Okkupationskommunismus“.¹¹

Von 1949 bis 1961 gab es drei Millionen West-Flüchtlinge. Aufgrund fehlender Legitimation griffen die Kommunisten auf gewaltvolle Hilfsmittel zurück. Dies zeigte sich auch an dem Versuch, die Bürger der DDR mit dem Bau der Mauer im August 1961 von Westdeutschland abzuschotten.¹²

„Alle machtsichernden Faktoren trugen einen zentralen Widerspruch in sich: Sie waren zum Heil des Volkes bestimmt – doch das Volk mochte sie nicht. Weder die Partei, noch die Mauer, noch die Freundschaft zur

¹⁰ vgl. Richter 2009, 14 ff.

¹¹ Wehler o.J., nach Richter 2009, 17

¹² vgl. Richter 2009, 19

UdSSR, noch gar die Staatssicherheit stießen auf Akzeptanz. So krankte die DDR vor allem an einem und ging daran schließlich zugrunde: an einem Mangel an Anerkennung und Legitimation. Dies führt zu einem Teufelskreis. Die Maßnahmen, mit denen die SED den Legitimationsmangel kompensieren wollte – Repression, Pseudo-Wahlen oder umfassende Kontrolle -, verstärkten die Aversion gegen das Regime und schwächten zusätzlich seine Legitimationskraft.“¹³

Doch nicht nur der von der Partei ausgeübte Druck ließ das politische System vierzig Jahre bestehen, sondern die Zugehörigkeit zur SED bürgte für manchen auch Vorteile, wie z.B. berufliche und soziale Aufstiegsmöglichkeiten oder Schutz vor Benachteiligungen. So ist es auch kaum verwunderlich, dass die SED im Jahre 1948 bereits 1,8 Millionen Mitglieder zählte und bis zum Ende der 1980er Jahre auf eine Mitgliederzahl von 2,3 Millionen DDR-Bürgern heranwuchs. Eine wichtige Rolle spielte in diesem Zusammenhang vermutlich auch die erfolgreiche Meinungsbildung der SED für das Volk. So wurde der Bevölkerung eingebläut, „wer gegen den Sozialismus sei, sei für den Faschismus und für den ausbeuterischen Kapitalismus.“¹⁴

Nicht zuletzt der Sport leistete einen entscheidenden Teil zur wachsenden Akzeptanz der DDR innerhalb der eigenen Grenzen. So konnten durchaus bemerkenswerte sportliche Erfolge erzielt werden, was die Bürger mit großem Stolz erfüllte.¹⁵

Das Wirtschaftssystem der DDR war streng strukturiert und bestand zum einen aus der Parteibürokratie und zum anderen aus dem staatlichen Wirtschaftsapparat. Dies führte dazu, dass die Ökonomie der DDR nach politischen und nicht wirtschaftlichen Interessen geleitet wurde.¹⁶

In den 1960er Jahren gelang es der DDR dank der Politik Ulbrichts trotz Planwirtschaft im internationalen Vergleich aufzuholen und erlebte zu dieser

¹³ vgl. Richter 2009, 23

¹⁴ ebenda, 23 ff.

¹⁵ ebenda, 31

¹⁶ ebenda, 37 f.

Zeit einen Aufschwung in der Kraftfahrzeugindustrie.¹⁷ Die Wirtschaftspolitik Honeckers jedoch war sehr auf den sozialen Gedanken ausgerichtet, so schaffte er eine Subventionspolitik, welche mit vielen Millionen Ostmark Lebensmittel, Mieten, den Nahverkehr und andere soziale Bereiche, unterstützte. Die Kraftfahrzeugindustrie war politisch nicht mehr interessant und förderungswürdig, weshalb man sich dem technischen Fortschritt anderer Länder nicht mehr anpassen konnte. Durch die Tatsache, dass Automobile Mangelware waren und deshalb auch veraltete Modelle problemlos verkauft werden konnten, wurde die Haltung der SED zudem begünstigt. Dadurch entwickelte sich nicht nur eine immer größer werdende technische Rückständigkeit, sondern auch eine längere Lebensdauer der älteren Fahrzeuge, die immer wieder aufs Neue repariert wurden.¹⁸

Zunehmend wurde die DDR abhängiger von westlichen Gütern. Dies wurde zudem von dem von den westlichen Ländern durchgesetzten Technologie-Embargo verstärkt. Ein internationales westliche Gremium hatte in diesem Zuge in der sogenannten 'Co-Com-Liste' festgelegt, welche Technologien nicht in den sozialistischen Ländern verbreitet werden durften. Aufgrund der Zwänge des Weltmarktes einerseits, und der Bedürfnisse der DDR-Bürger andererseits, befand sich die DDR notgedrungen in einer Abhängigkeit gegenüber dem Westen. So ergab sich jedoch ein Widerspruch innerhalb des ostdeutschen Wirtschaftssystems, da diese Westorientierung in starkem Widerspruch zu der eigentlich forcierten Westabschottung stand. Nicht zuletzt der Planwirtschaft der DDR ist es verschuldet, dass sich kein optimaler Nährboden für Innovation und Kreativität innerhalb der Grenzen entwickeln konnte, zumal ein Klima für Eigenverantwortung und Konkurrenz durch das Wirtschaftssystem selbst untergraben wurde.¹⁹

¹⁷ Schröder 2009, 210

¹⁸ vgl. Richter 2009, 44

¹⁹ ebenda, 46 f.

Eine der bekanntesten und doch undurchsichtigsten Instanzen des politischen Systems der DDR stellte das Ministerium für Staatssicherheit (MfS) dar. Befehle und Weisungen wurden ihm von dem obersten Machtapparat, der SED-Parteführung, gegeben. Das Ministerium selbst sah sich als 'Schild und Schwert der Partei', wobei das Schild Angriffe abzuhalten und das Schwert die Angreifer zu eliminieren hatte. Das MfS agierte stets nach der kommunistischen Theorienwelt und Staatspraxis, was nicht selten zu Ungerechtigkeiten und überzogenen Reaktionen und Taten führte. Es hatte in allen Bereichen des politischen und wirtschaftlichen Lebens, wie beispielsweise an Universitäten, der Armee, der Polizei, dem Zoll und anderen mehr, Abteilungen und Dienststellen eingerichtet, die den Staat und die Gesellschaft ständig beobachteten. Über die Jahre wuchs das Ministerium stetig und konnte, nach anfänglich einigen 1.000 Mitarbeitern, am Ende der DDR 91.000 Hauptamtliche und zusätzlich 189.000 geheime Mitarbeiter verzeichnen. Mit psychologischen Mitteln wurde versucht, die Seele der Oppositionellen, welche nach Meinung der Regierung systemwidrig gehandelt hatten, zu brechen. Dies führte dazu, dass die Bevölkerung in der ständigen Bedrohung und Angst lebte, sie könnte von der 'Stasi' bespitzelt und ihr Verhalten als gesetzeswidrig deklariert und bestraft werden. Zur Zersetzungsstrategie des MfS gehörten ebenso bewusste Destruktionen wie beispielsweise die Verbreitung von Gerüchten, heimliche Hauseinbrüche und das Umstellen von Gegenständen, die Vortäuschung außerehelicher Beziehungen und verdeckt organisierte Entfremdungen der Kinder von den Eltern, oder die Zerstörung des Privatlebens durch offensichtliche Tag- und Nachtbeobachtungen.²⁰ Die Angst, selbst diesen psychischen Terror erleben zu müssen, oder das Versprechen, dafür ein seltenes Konsumgut zu erhalten, ließ einige

²⁰ vgl. Kowalczyk 2009, 39 ff.

Menschen sehr bestechlich werden, so dass sie ihre Freunde und Verwandten bespitzelten.

Gerade in den ersten zehn Jahren ihres Bestehens kämpfte die DDR um internationale Anerkennung. Vorerst erklärten sich nur wenige Länder, allesamt im Einflussbereich der Sowjetunion, bereit, in diplomatische Beziehungen zur DDR zu treten. Im Gegensatz dazu gelang es der Bundesrepublik mühelos, den Wettstreit der beiden deutschen Systeme und die damit verbunden Sympathien für sich zu gewinnen. Dank einem deutsch-deutschen Abkommen in den 1970er Jahren gelang es der DDR jedoch, diplomatische Beziehungen zu westlichen Ländern, letztendlich 136 an der Zahl, aufzunehmen.²¹

²¹ vgl. Richter 2009, 57 f.

4 Der ADMV in der DDR

4.1 Gründung des ADMV

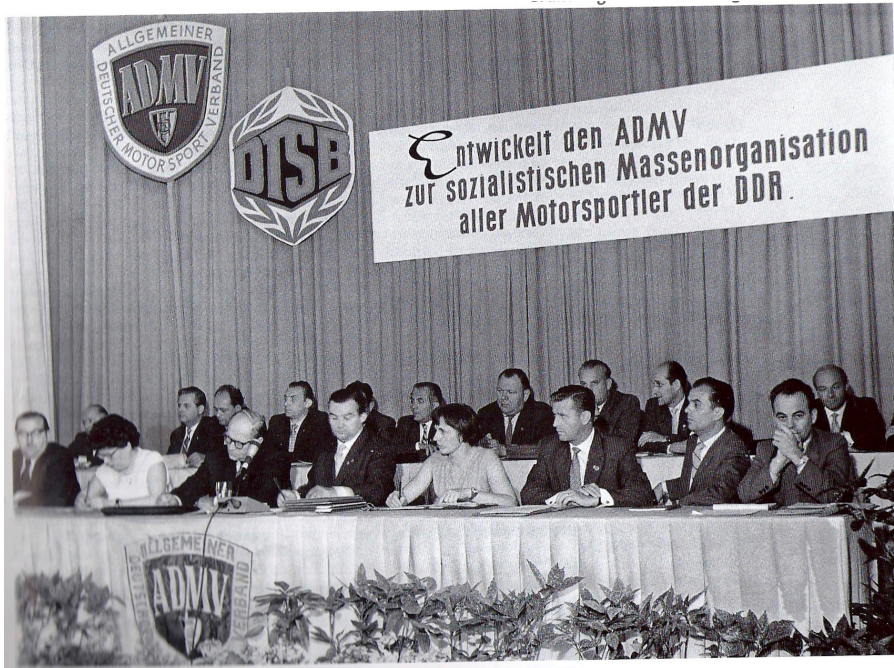


Abb. 3 Tagungspräsidium zur Gründungskonferenz des ADMV

Als der ADMV am 2. Juni 1957 in Berlin gegründet wurde, war Deutschland bereits seit mehreren Jahren in eine West- und eine Ostseite geteilt. Der im Osten der Republik ansässige Verein sah es laut seiner Gründungsurkunde als seine Aufgabe „[...] unter der Führung der geeinten Arbeiterklasse [...] für die Wiedervereinigung Deutschlands auf friedlicher und demokratischer Grundlage [zu kämpfen].“^{22 23} Dies bestätigte auch Herr Täger in seinem Interview und belegte es zudem anhand zahlreicher Plakate mit den entsprechenden Parolen.²⁴

²² Täger 2007, 20 (auch in Chronik von 92 auf S. 10)

²³ Das gesamte Motorsportgesetz des ADMV wird im Anhang 7.3 aufgeführt.

²⁴ Täger 2011, Interview



Abb. 4 Werbeplakat aus dem Jahr 1957

Der neue Verein sollte örtliche Clubs gründen, den längst vorhandenen Betriebssportgemeinschaften unter die Arme greifen, sowie Großveranstaltungen planen und umsetzen. Die materiellen und finanziellen Güter der bereits bestehenden Sektion Motorrennsport wurden hierfür an den ADMV überschrieben. Nachdem die Aufnahme in die Weltföderation FIM zunächst gescheitert war, gelang es dem Verein in die FIA, und darüber dann auch in die FIM und die UIM, aufgenommen zu werden. Dies war die Voraussetzung, um als oberste nationale Sportorganisation fungieren und im internationalen Sportgeschehen agieren zu können.²⁵

Da der Motorsport zur Zeit der Gründung des ADMV bereits in der DDR aktiv praktiziert wurde und feste Termine und Regeln bestanden, sowie Erfahrungen in der Organisation von Rennen in den Vorjahren gesammelt werden konnten, bestand die Hauptaufgabe des ADMV vor allem in der

²⁵ Täger 2007, 20 ff.

Neugründung von Ortsclubs und deren Vorbereitung auf veränderte Organisationsstrukturen.²⁶ Zählte der ADMV im Sommer 1957 noch 4.700 Mitglieder, so waren 1960 bereits 22.300 Mitglieder registriert. In den folgenden fünf Jahren konnte diese Zahl sogar noch mehr als verdoppelt werden und der ADMV umfasste 49.300 Mitglieder. Parallel stieg selbstverständlich auch die Zahl der Ortsclubs rasant an. Hatte der ADMV im Jahre 1960 noch 172 Ortsclubs unter seiner Führung vereint, so waren es fünf Jahre später bereits 384 Clubs, und 1970 sogar 439. Ein Grund für das wachsende Interesse und den Wunsch einer Mitgliedschaft im ADMV schien nicht zuletzt das zunehmende Freizeitbedürfnis zu sein, das zu dieser Zeit von der Bevölkerung kommuniziert wurde. Vermutlich nicht zuletzt deshalb hatte der Staat einige Forderungen an den ADMV gestellt. Hierzu zählten die Schaffung von Grundlagen in unter anderem der Jugendarbeit und dem Motorsport, der technischen Entwicklungen des Motorsports, die motorisierte Touristik, die Pannenhilfe, die Verkehrsicherheit und Fahrschulausbildung, sowie die Ausbildung von Funktionären und Trainern. Da der ADMV diese Dienstleistungsprobleme der DDR erfolgreich übernommen und gelöst hatte, wurde er dafür von Seiten des Staates personell, finanziell und materiell unterstützt. Dies war beispielsweise auch bei der vom ADMV initiierten Aktion 'Unfallfreies Fahren' der Fall, bei welcher die Kfz-Fahrer für zehn bis fünfzig Jahre unfallfreies Fahren geehrt wurden. Diese Ehrung wurde hunderttausenden von DDR-Bürgern zu teil, wobei der ADMV für jede Auszeichnung eine Provision vom Staat erhielt.²⁷ Da Automobile eine Mangelware in der DDR darstellten, fand der ADMV zu Beginn der 1980er Jahre eine Einigung mit den für die Zulassung zuständigen DDR-Behörden. Die für den Automobilrallyesport benutzten Fahrzeuge wurden jedes Jahr einer technischen Abnahme unterzogen,

²⁶ Täger 1992, 10

²⁷ Täger 2007, 20 ff.

welche von der Polizei, dem Kraftfahrtechnischem Amt und einigen Technikern des ADMV durchgeführt wurde. Dabei wurden ebenso die für den Rallyesport notwendigen Umbauten in die für ein Jahr befristeten Zulassungen eingetragen und ein Kennzeichen ausgestellt wurde.²⁸

4.2 Aufbau des Vereins

Der ADMV vereinte in der Zeit der DDR verschiedene Ortsverbände und Sportler aus unterschiedlichsten Bereichen unter seinem Namen. Schon damals bestanden die Hauptaufgaben des Vereins in der Festlegung technischer Bestimmungen für die einzelnen Disziplinen und Klassen unter Beachtung der Vorgaben des Staates bzw. des DTSB, sowie, zusammen mit den Partnern der Industrie und Gesellschaft, in der Schaffung, Förderung und Vermittlung der technischen Voraussetzungen.²⁹

Da es in der DDR äußerst schwierig war, komplette Motorsportfahrzeuge oder deren Ersatzteile zu kaufen, hatte die Fahrzeugindustrie versucht, gemeinsam mit dem ADMV nach einer Lösung der Beschaffungs- und Produktionsprobleme zu suchen. Hierbei hatte der ADMV großes Glück, eine stattliche Menge an Partnern aus dem Fahrzeugwesen und der Wirtschaft zu haben. Diese unterstützten den Verein zum Teil finanziell, oder waren direkt an der Produktion bzw. an der Bereitstellung von Motorsporttechnik für den ADMV beteiligt. Hierzu zählten unter anderem das Motorradwerk Zschopau, welches die Straßenrennmotorräder der Klassen 125 ccm und 250 ccm mit Zweitaktmotoren, sowie die Enduromotorräder der Soloklassen mit 175 ccm, 250 ccm und 350 ccm zur Verfügung stellte. Auch der Bau der Kleinserien-Enduromotorräder mit 125 ccm und 250 ccm für die Clubsportler des ADMV wurde vom Werk unterstützt. Zudem rüstete das Werk die Enduro-Nationalmannschaft aus,

²⁸ ebenda, 22

²⁹ Täger 1992, 31

beteiligte sich an deren Finanzierung, stellte Ersatzteile aller Art bereit und half beim Bau von 250-ccm-Einzylinder-Rennmotoren. Ebenso das Fahrzeug- und Waffenwerk Suhl, auch Simson genannt, unterstützte den ADMV tatkräftig. Sie stellten Rennmotorräder in den Soloklassen, sowie Enduro- und Motocrossfahrzeuge, mit Viertaktmotoren und 250 ccm oder 350 ccm zur Verfügung. Zudem stellten sie Enduromorräder mit 50 ccm, 75 ccm, 80 ccm, 100 ccm und 125 ccm bereit und halfen bei der Fertigung von 80-ccm-Rennmotoren. Auch sie rüsteten die Enduro-Nationalmannschaft mit aus und übernahmen einen Teil ihrer Finanzierung. Ein weiterer Partner war das Automobilwerk Eisenach (AWE), welches den Zweitaktmotor von Wartburg mit 1000 ccm für den Rallyesport modifizierte und selbst Zweitaktmotoren bis 1150 ccm für den Rallyesport produzierte. Außerdem unterstützte das Werk die Rallye-Nationalmannschaft finanziell, rüstete diese aus und stellte Ersatzteile bereit. Gleiches tat auch das Automobilwerk 'Sachsenring' Zwickau (AWZ), das zudem die Zweitaktmotoren mit 800 ccm für den Rallyesport baute, sowie die Zweitaktmotoren mit 600 ccm für den Kleinwagen Trabant für den Rallyesport modifizierte. Weitere Partner des ADMV waren die Industrielle Fahrzeug-Ausrüstung (IFA), der Reifenproduzent Pneumant, die Berliner Vergaser- und Filterwerke (BVF), das Keilriemenwerk Leipzig, das Feuerlöschgeräthewerk Apolda, die Metallgusswerke in Leipzig und Harzgerode, das Automobilwerk Ludwigsfelde, die Yachtwerft Berlin, die Glaswerke in Torgau und Aaken, das Chemiewerk Coswig, das Bekleidungswerk Mühlhausen, das Unternehmen Imperhandel, das Unternehmen Minol, das Unternehmen Isolator, die Firma Ruhla, die Firma Danisch, die Firma Bischoff, die Firma 'MAVO' Reinke, die Firma Zimpel die Firma Melkus und die Firma Thaßler. Sie alle beteiligten sich an der Produktion von Motorsporttechnik für den ADMV oder stellten sie dem Verein zur Verfügung. Mit der finanziellen Hilfe des DTSB wurden für die Aktiven des ADMV jedes Jahr

Sicherheitswesten für den Motorbootrennsport und Wasserski, Zeugleinen und Hanteln für den Wasserskisport, Motorradrennreifen, Automobilrennreifen, die Ersatzteile für Rennbootmotore, Zündkerzen, Ketten, Kolbenringe, Zündungsbauteile, sowie Kugellager importiert. Das Staatssekretariat für Körperkultur griff dem ADMV bei dem Bau von zwei Rettungsbooten für den Wassersport, der Bereitstellung von Serienbootmotoren für die Nachwuchs-Rennbootklassen, sowie der Bereitstellung von Bilanzen für die ADMV-Bautätigkeit bzw. des Valuta für einige Importe, finanziell unter die Arme. Einige wichtige Bauteile wurden auch in der Werkstatt des ADMV in Leipzig mitfinanziert oder eigenverantwortlich entwickelt. Dazu gehörten unter anderem die Sicherheitsgurte für den Automobilrenn-, Rallye- und Autocross-Sport, sowie die Modellanfertigung für Autocross-Reifen. Auch der Anbau der Dreivergaseranlage am Wartburg und der Zweivergaseranlage am Ladamotor zählten dazu.³⁰ Zu erwähnen ist an dieser Stelle, dass der Großteil der Entwicklungen und Anfertigungen in Absprache mit dem ADMV, oder auf deren ausdrücklichen Wunsch hin, angefertigt wurden.³¹ Ohne verschiedene Werbepartner hätte der Rennsport in der damaligen Form in der DDR nicht existieren können. Um finanzielle Unterstützung für ihren Lieblingssport zu bekommen, hatten in der Regel die Aktiven selbst versucht, eine Partnerschaft mit einem Betrieb oder einem Kombinat der DDR-Wirtschaft einzugehen. Waren die bezuschussten Summen auch nicht so hoch, wie dies im heutigen Sponsorship der Fall ist, so halfen sie doch, finanzielle Probleme zu lösen. Besonders die Firmen NARVA (Glühlampen und Spezialleuchtmittel) und ORWO (Filmprodukte) zählten zu den Wirtschaftsunternehmen der DDR, welche sich sehr für den Rennsport einsetzten.³²

³⁰ Täger 1992, 32 ff.

³¹ Täger 2007, 40 ff.

³² Medrow 2004, 155

Das Leitorgan für Werbung in der DDR stellte die Deutsche Werbe- und Anzeiengesellschaft (DEWAG) dar, die zugleich das Monopol zur Realisierung der gesamten nationalen Werbemaßnahmen besaß und ein Betrieb der SED war. Da Werbung in der DDR vor allem dazu diente, kulturell-erzieherische und ökonomische Ziele der sozialistischen Gesellschaft zur Geltung zu bringen, kam die sozialistische Werbung grundsätzlich diesen Funktionen nach: der Werbung zu den gesellschaftlichen Höhepunkten wie Weihnachten oder dem 1. Mai, der Binnenwerbung, sowie „der Werbung in den nichtsozialistischen Märkten im Ausland im 'business-to-business'-Geschäft.“³³ Die von den Fahrern und deren Teams selbst initiierten Werbepartnerschaften nach westlichen Vorbildern stellten für die SED somit ein großes Ärgernis dar.

Einen wichtigen Bestandteil des ADMV stellten neben den zahlreichen Ortsclubs die Armeesportvereinigung (ASK), sowie die Polizeisportvereinigung Dynamo, dar. Die ASK hatte zunächst Motorradrennsport betrieben, bevor sie sich ausschließlich dem Geländesport, dem so genannten Enduro, und dem Motocross widmete. Dynamo hingegen praktizierte neben Motocross und Enduro ebenso Speedway, sowie Motoball.³⁴

Auch Werksfahrer hatte es im ADMV seit dem Beschluss von 1972 vermehrt gegeben. Trotz des Beschlusses, nicht mehr an Welt- und Europameisterschaften im Motorrennsport teilzunehmen, hatte man dies der Industrie, konkret MZ, Simson, Trabant und Wartburg, weiterhin erlaubt. Damit die viel versprechenden Fahrer trotzdem an internationalen Rennen teilnehmen konnten, wurden sie oftmals offiziell von einem Werk angestellt und konnten so als Werksfahrer an den internationalen Wettkämpfen teilnehmen. Dadurch hatte sich selbstverständlich eine Schlucht zwischen

³³ Altendorfer 2004, 52

³⁴ Täger 2007, 23

den Werksfahrern und den Amateur- und Clubsportlern, die nicht mehr an Welt- und Europameisterschaften teilnehmen durften, aufgetan.³⁵

Fanden Rennen im Inland oder dem sozialistischem Ausland statt, so bezuschusste der ADMV seine Fahrer bei den Start- und auch bei den Reisekosten. Bis zu einer Entfernung von 100 Kilometern vom Heimatort wurden die Transportbeihilfen hin und zurück gezahlt. Ebenso wurden -,40 Ostmark pro Kilometer bis zum Beginn des Trainings vor Ort entlohnt. Zudem gab es Förderungszuschüsse, die je nach Anzahl der gestarteten Fahrer und der Endplatzierung berechnet wurden, und die nur für Lizenzfahrer gültig waren. Heinz Melkus meinte dazu, dass

„die Teilnahme an den Rennveranstaltungen im In- und Ausland [...] keinen zusätzlichen finanziellen Aufwand [erforderten], weil von jedem Veranstalter die Kosten für den Transport, Übernachtungs- und sonstige Ausgaben in Form eines Startgeldes gedeckt [wurden]. [...] sonst könnte sich niemand die großen Reisen leisten.“³⁶

Nach 1965 wurden bei Rennen im Ausland die anfallenden Kosten für die Fahrer und deren Helfer vor Ort von dem jeweiligen Delegationsleiter des ADMV bezahlt. Dies hatte nicht zuletzt den Nachteil, dass die Fahrer so nicht mehr selbst die (günstigere) Auslandswährung in den Händen halten konnten.³⁷

³⁵ Täger 2011, Interview

³⁶ Melkus o.J., nach Jordan/ Melenk 2008, 38

³⁷ Jordan/ Melenk 2008, 57

4.3 Heinz Melkus

Eine besondere Rolle für den Motorsport in der DDR spielte der Rennfahrer Heinz Melkus, der zunächst als Rennfahrer, später auch als Konstrukteur von Rennfahrzeugen und PKW tätig war. 1950 hatte Heinz Melkus das erste Mal an einer so genannten 'Leistungsprüfungsfahrt' teilgenommen. Dies war damals die Bezeichnung für Rennveranstaltungen auf dafür abgesperrten öffentlichen Straßen, bei denen bestimmte rallyeähnliche Sonderprüfungen absolviert werden mussten. Schon ein Jahr zuvor war Heinz Melkus der Sektion Motorrennsport in der Betriebs-Sportgemeinschaft (BSG) Motor Niedersedlitz beigetreten und wurde 1950 Mitglied der Leitung, sowie 1953 deren Vorsitzender. Im darauf folgenden Jahr war er als Fahrleiter einer Leistungsprüfungsfahrt in Dresden tätig. Da an dieser Veranstaltung ebenso westdeutsche Fahrer teilgenommen hatten, der Wettbewerb jedoch keine Bedeutung für eine Meisterschaft hatte, war es politisch gesehen nicht brauchbar und somit von den Offiziellen der DDR als missgünstig empfunden worden.³⁸

Das fahrerische Können von Melkus war in den 1950er Jahren nicht nur den Offiziellen bekannt, sondern vor allem auch den motorsportbegeisterten Fans, die seine Fahrkünste live bestaunen wollten. In seinem selbst gebauten Wagen konnte Melkus zwar einige Siege in sozialistischen Rennwettkämpfen erzielen, ist jedoch mit seinem anfälligen und doch zu schwachen Motor im internationalen Vergleich mit westlichen Ländern untergegangen. So wurde 1957 beispielsweise geäußert, dass „[...] bei allem Fahrenkönnen mit unterlegenen Motoren nicht viel ausgerichtet werden kann, zeigt Heinz Melkus.“³⁹

Nachdem er im Juli 1955 die Kraftfahrzeug-Fahrlehrerprüfung erfolgreich abgelegt hatte, gründete Heinz Melkus im August desselben Jahres eine

³⁸ ebenda, 12 f.

³⁹ ebenda, 27

eigene Fahrschule. Dank des Entgegenkommens seines alten Betriebes, konnte Melkus diesem einige Fahrzeuge, sowie Räumlichkeiten, abkaufen bzw. anmieten. Im Laufe der Jahre konnte Melkus die in der Fahrschule benutzten Fahrzeuge gegen Nachkriegs-PKW wie den Trabant 601 oder den Wartburg 311 eintauschen. Sein Bekanntheitsgrad als Rennfahrer wirkte sich positiv auf die Auftragslage der Fahrschule aus und Melkus musste bald zusätzliches Personal einstellen, so dass er 1959 bereits 15 Mitarbeiter und 1970 sogar 25 Personen beschäftigte. Die Fahrschüler konnten bei ihm sogar an einem Fahrsimulator und in einem Trabant mit E-Motor üben, was aufgrund der wirtschaftlichen Verhältnisse in der DDR äußerst ungewöhnlich war. Neben der Tätigkeit als Fahrlehrer war Heinz Melkus nichts desto trotz auch noch als Rennfahrer aktiv und kümmerte sich um die Anschaffung von Material, sowie die Instandhaltung der Rennwagen.⁴⁰ Heinz Melkus nahm Ende 1989 das Angebot, den Gesellschaftsanteil des Staates für eine Summe von angeblich 84.000,- DM frei zu kaufen, an, und bekam so seinen Privatbetrieb zurück. Großen Wert legte Melkus stets auf die Tatsache, dass er seinen Betrieb ganz ohne die Parteimitgliedschaft all die Jahre erfolgreich führte.⁴¹

Der Rennwagenbau wurde im Jahre 1960 organisatorisch aus dem Fahrschulunternehmen separiert und hieß fortan nach außen *Rennwagenbau-Kollektiv Dresden*. Um nicht negativ in Erscheinung zu treten und um in keinen Konflikt mit dem Staat zu geraten, hatte man sich für diesen sozialistisch klingenden Namen entschieden. Seit Ende der 1960er Jahre versuchte man über Kleinanzeigen in einschlägigen Zeitschriften die Rennwagen nach der Saison zu verkaufen. Mit den Erlösen konnten neue serienmäßige Motoren, Vergaser, Rennreifen und sonstige für den Bau eines Rennwagens zu kaufenden Bestandteile erworben werden.⁴²

⁴⁰ ebenda, 28 f.

⁴¹ ebenda, 32

⁴² ebenda, 38 ff.



Abb. 5 Die Typ 64-Serie von 1964

Wurde ein Wagen ins Ausland, in die Sowjetunion, nach Ungarn, später auch nach Polen und in die Tschechoslowakei, verkauft, wurde dies von den Export-Import-Dienststellen geregelt. In der DDR war hierfür der Deutsche Innen- und Außenhandel (DIA) zuständig, der in allen sozialistischen Ländern eine Außenstelle betrieb. Bekam das Team um Melkus bei einem Verkauf rund 15.000,- Ostmark, so wurde es dem ausländischen Abnehmer jedoch tatsächlich für das zwei- oder dreifache verkauft.⁴³ Auf welchem internationalen Niveau sich die Rennwagen von Melkus mittlerweile befanden, hatte die Zeitschrift *Illustrierte Motorsport* in ihrem Rückblick auf die Saison 1964 formuliert: „Was da in Dresden auf die Räder gestellt wurde, hat Weltniveau und konnte sich auch mit besten internationalen Fabrikaten messen.“⁴⁴ Dies hatte auch Heinz Melkus selbst erkannt, denn er äußerte sich im gleichen Jahr, dass

„im allgemeinen [...] behauptet werden [kann], dass unsere Fahrzeuge in ihrer technischen Konzeption, nachdem sie in den letzten Jahren in

⁴³ ebenda, 51 f.

⁴⁴ o.A. 1964, nach Jordan/ Melenk 2008, 55

Konstruktion und Herstellung erhebliche Verbesserungen erfuhren, den käuflichen englischen Rennwagen fast gleichkommen.“⁴⁵

1976/77 wurde unter dem Sohn von Heinz Melkus, Ulli Melkus, der Rennwagenbau wieder in das Fahrschulunternehmen aufgenommen, jedoch ohne direkte Bindung an die Fahrschule Melkus, weshalb eine eigenständige Organisationsform, die Sozialistische Renngemeinschaft (SRG), gewählt wurde. Parallel wurden in einer kleineren Dimension Rennsportwagen produziert, jedoch in Verbindung der Kommanditgesellschaft Fahrschule Heinz Melkus KG. Die Beschaffungsproblematik in Bezug auf Ersatzteile in der DDR konnte Heinz Melkus über seine Fahrschule umgehen, denn „oft kam eine Firma und sagte: Wir haben da drei Mitarbeiter, die müssen Fahrschule machen. Dafür bekamen wir dann irgendwelche Teile.“⁴⁶ Ulli Melkus war, wie sein Vater, nicht nur in der eigenen Firma beschäftigt, sondern war auch, ebenfalls wie sein Vater, als Rennfahrer tätig. Er war der erfolgreichste Rennfahrer der DDR und gewann fünf Mal den internationalen Pokalwettbewerb *Pokal für Frieden und Freundschaft* der sozialistischen Länder. Zudem erreichte er in den Jahren von 1983 bis 1985 in dem *Pokal für Frieden und Freundschaft* und in der DDR-Meisterschaft jeweils einen Hattrick, also drei Titel in Folge.⁴⁷ Lutz Blütchen, selbst ehemaliger Rennfahrer, sagte einst über den bei einem privaten Autounfall (1990) tödlich verunglückten Ulli Melkus:

„[...] Ulli Melkus, der die Tradition seines Vaters fortsetzte und das nicht nur in Bezug auf seine fahrerischen Qualitäten, sondern auch als Promoter des Formelsports überhaupt. Seine Initiativen sind zahlreiche neue Impulse im Bereich der Technik, des Reglements, der Organisation und nicht zuletzt die ersten Kontakte zu Aktiven im Westen Deutschlands bereits vor der Wende zu verdanken.“⁴⁸

⁴⁵ Melkus 1964, nach Jordan/ Melenk 2008, 55

⁴⁶ Melkus o.J., nach Jordan/ Melenk 2008, 31

⁴⁷ Medrow 2004, 81

⁴⁸ Blütchen o.J., nach Medrow 2004, 75

Die Firma Melkus stellte viele Baugruppen für den Automobilrennsport bereit und entwickelte diese weiter. Später beteiligte sie sich zudem an der Entwicklung von formelfreien Rennwagen mit 1300 ccm Motoren von Lada.⁴⁹ Eines der bekanntesten Melkus-Fahrzeuge ist der RS 1000, der gleichzeitig eine Provokation darstellte und dessen Kauf meist mit der Tiefenprüfung durch das Finanzamt verbunden war.

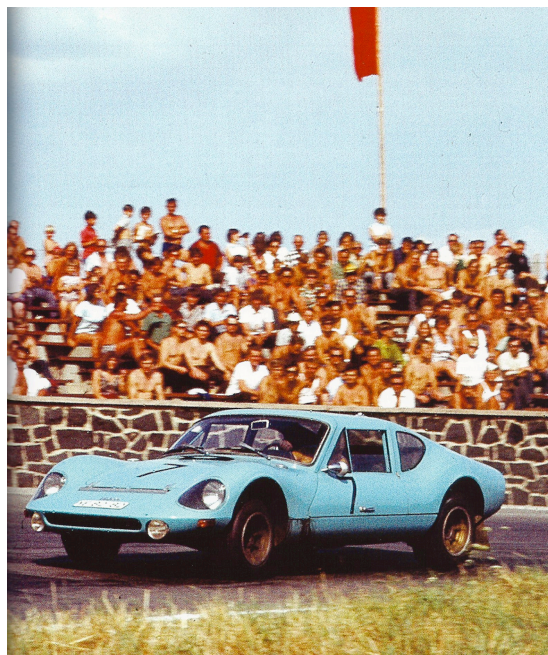


Abb. 6 Melkus RS 1000 im Renneinsatz

Die Produktion dieses Wagens wurde von Seiten der Politiker und Sportfunktionäre argwöhnisch betrachtet, da überdies angeboten wurde, mit dem Fahrzeug an einer Modenschau in Belgien aufzutreten. Zunächst wurde das Auto nur über den ADMV an seine Mitglieder verkauft.⁵⁰ Die Käufer mussten gleichzeitig einen Vertrag unterzeichnen, in welchem sie sich verpflichteten, sich jedes Jahr an einer bestimmten Zahl an

⁴⁹ Täger 2007, 42

⁵⁰ Ihling 2006, 199

Motorsportveranstaltungen zu beteiligen. Nach einiger Zeit und solventen Käufern, hatte man sich dazu entschieden, den RS 1000 nicht nur mehr an Mitglieder des ADMV zu verkaufen.⁵¹ Nachdem sein Sohn bei einem Autounfall verstorben war, eröffnete Heinz Melkus 1990 das erste BMW-Autohaus mit Vertragswerkstatt, wobei die DDR zu diesem Zeitpunkt noch immer existierte. Innerhalb des ersten Tages wurden die, eigentlich zu Schauzwecken, aus dem Werk mitgebrachten 15 Dienstwagen verkauft. Weitere 35 BMW von Teilhabern und Partnern von Melkus wurden innerhalb der ersten beiden Tage veräußert, sowie innerhalb der ersten vier Wochen etwa 50 weitere Fahrzeuge von DDR-Bürgern geordert. 1990 wurde die Melkus Motorsport GbR durch Frank Nutschan und Peter Melkus gegründet, sowie zusammen mit dem ADAC Sachsen im Jahr 1994 das *ADAC-Melkus-Junior-Team* im Kartsport. Heute ist das Autohaus Melkus GmbH einer der wichtigsten und stärksten BMW-Händler in den neuen Bundesländern, der zudem als einziger Händler eigene Sportwagen produziert. Außerdem gehört neben der Sportwagenmanufaktur und dem Autohaus auch die Kartbahn in Dresden-Freital zur Melkus Gruppe.⁵²

Heinz Melkus war der SED und allgemein der Politik der DDR gegenüber sehr negativ eingestellt, was er auch keineswegs versuchte geheim zu halten. Seiner Meinung nach würde er aufgrund seiner sportlichen Erfolge, seiner positiven Presse und durch seinen erfolgreich geführten Betrieb keine Bestrafung befürchten müssen.⁵³ Dies zeigt auch ein Brief von Heinz Melkus an den Präsidenten des ADMV, in dem er sich gegen den Vorwurf, und die daraus resultierende Bestrafung, wehrt, er habe bei einem Rennen 1980 in Schleiz gemeinsam mit Frieder Kramer während dem Rennen

⁵¹ Jordan/ Melenk 2008, 72 ff.

⁵² Jordan/ Melenk 2008, 100 ff.

⁵³ Jordan/ Melenk 2008, 14

heimlich die Gase Butan und Propan in den Rennkraftstoff gemischt.⁵⁴

Heinz Melkus schreibt in diesem Brief, dass er

„nach über 30 Jahren Tätigkeit als Leitungsfunktionär, Rennwagenkonstrukteur und als aktiver Automobilrennfahrer [...] ein gutes Stück Motorsportgeschichte der DDR mitgeschrieben. [...] für einen Sportler, der [...] auf alles verzichtete [...] nur um sich in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit einen guten Rennwagen bauen zu können, und [...] sein Leben einsetzte, damit die Staatenflagge der DDR im In- und Ausland hochgezogen werden konnte, ist eine solche ungerechte Bestrafung das Schlimmste [...]“.^{55 56}

Heinz Melkus hatte ein erstaunliches Gespür dafür, welche Ziele im Motorsport realisierbar waren und vor allem wie er diese erreichen konnte. Dies stellte er, so Prof. Dr. Peter Kirchberg, auch bei der Gründung und dem Aufbau eines Motorsportverbandes im Bezirk Dresden unter Beweis. Als erster Chef des Bezirksverbandes, der Heinz Melkus war, gelang es ihm in kluger Voraussicht alle Etappen zu definieren und diese zu meistern. Mit großem Optimismus und mit viel Leidenschaft betrieb Heinz Melkus auch später seine Fahrschule, sowie seine Tätigkeit als Rennwagenkonstrukteur.⁵⁷ Frieder Rädlein, ein langjähriger Mitarbeiter und enger Freund von Heinz Melkus, erwähnt 2008 in einem Vorwort,

„welche große Bedeutung das Wirken von Heinz Melkus als großartiger Motorsportler, Konstrukteur und Chef seines Unternehmens für den Motorsport in der DDR und weit darüber hinaus hatte.“⁵⁸

Auch der schwedische Journalist Stig Björklund hatte dies erkannt, als er in der westdeutschen Zeitung *Automobil Illustrierte* schrieb:

⁵⁴ Kramer o.J., o.S.

⁵⁵ Melkus 1981, Brief an den ADMV

⁵⁶ Das vollständige Schreiben ist in Anhang 7.4 einzusehen.

⁵⁷ Kirchberg 2008, nach Jordan/ Melenk 2008, 5

⁵⁸ Rädlein 2008, nach Jordan/ Melenk 2008, 5

„Im Ostblock gibt es praktisch niemanden außer Heinz Melkus und seinen Kameraden, die es verstehen, die besten Ideen aus dem Westen mit den besten Materialien aus dem Ostblock zu kombinieren.“⁵⁹

4.4 Sportarten im ADMV

Innerhalb des ADMV wurde sich keineswegs auf bestimmte Sportarten beschränkt, es wurden alle der in der DDR zur Verfügung stehenden Motorsportarten betrieben und betreut. Es gab sieben klassische Disziplinen mit Spezialtechnik, nämlich Motorradrennsport, Geländesport, Motocross, Bahnsport, Automobilrennsport, Rallyesport und Motorbootrennsport. 1957 kamen hierzu der Trialsport, zwei Jahre darauf Motorball, 1962 der K-Wagensport und schließlich 1976 Autocross, hinzu. Mitte der 1980er Jahre vertrat der ADMV bereits 18 Disziplinen in seinem Verein. Diese waren innerhalb der Aufteilung in 'Serie' und 'Spezial' jeweils in eine Alters-, Hubraum- oder Leistungsklasse unterteilt.⁶⁰

Motocross wurde nur im Gelände betrieben, denn die Motorräder waren nicht für die Straße zugelassen. Ein stabiler Rahmen und möglichst lange Federwege dienten dazu, Sprünge unbeschadet und gut zu meistern. Hergestellt wurden die Fahrzeuge entweder im Eigenbau oder von besonderen Herstellern. In der Jugendklasse wurde dabei mit 50 ccm oder 80 ccm Zweitaktmotoren gefahren. Herkömmlich wurde in der Klasse der Zweitaktmotoren mit Hubräumen von 125 ccm, 175 ccm, 250 ccm oder 500 cm gefahren.⁶¹

⁵⁹ Björklund o.J., nach Jordan/ Melenk 2008, 54

⁶⁰ Täger 2007, 40

⁶¹ ebenda, 55



Abb. 7 Der Motocrossfahrer Helmut Schadenberg

Der Motorradgeländesport, auch Enduro genannt, wird mit Motorrädern betrieben, welche denen des Motocross sehr ähnlich sind. Im Gegensatz dazu sind die Fahrzeuge des Motorradgeländesportes jedoch für den Straßenverkehr zugelassen und haben Kennzeichen, sowie Licht- und Signalanlagen. In dieser Sportart gibt es zum einen so genannte Verbindungsetappen im öffentlichen Straßenverkehr und zum anderen Spezialetappen, auf welchen nach Bestzeiten gefahren wird. Zudem müssen die Fahrer über mehrere Stunden hinweg auf ihren Motorrädern fahren und festgelegte Zeiten einhalten. Ausgestattet sind die Motorräder mit Zweitaktmotoren mit 50, 75, 80, 125, 175, 250, 350 und 500 ccm. In den Hubraumklassen von 250 ccm bis über 400 ccm wurden teilweise auch Viertaktmotoren eingesetzt. Meist wird der Enduro in Soloklassen betrieben, zum Teil werden auch Seitenwagenklassen angeboten.⁶²

⁶² ebenda, 59



Abb. 8 Sonderbriefmarkensatz zur Sechstagesfahrt 1964

Die Motorsportart Trial ist eine Abwandlung des Motorradgeländesportes, obwohl die Fahrzeit hier keine Rolle spielt. Der Fahrer versucht hierbei große Hindernisse und steile Auffahrten mit dem Motorrad zu meistern. Ziel ist es dabei, mit keinem Körperteil den Boden zu berühren, weshalb selbst im Stillstand des Motorrads mit diesem auf der Stelle gehüft wird. Sobald auf diese Weise eine geeignete Position eingenommen werden konnte, wird die Fahrt fortgesetzt. Trial wurde in der DDR sowohl mit Serien-, als auch mit Spezialmotorrädern betrieben, wobei die Fahrzeuge in der Regel einen Hubraum zwischen 200 und 400 ccm hatten.⁶³

Der Bahnsport lässt sich in die Sportarten Speedway, Langbahn, Grasbahn und Eisspeedway unterteilen. In einem Speedwayrennen treten vier Fahrer in vier Runden gegeneinander an. Sechs Fahrer sind es hingegen im Langbahnsport. Die Motorräder sind mit Viertaktmotoren mit einem Hubraum von 500 ccm ausgestattet und werden aufgrund fehlender Bremsen nur durch den Motor abgebremst. Junge Nachwuchsfahrer benutzen jedoch

⁶³ ebenda, 63

Maschinen mit 50, 150 oder 250 ccm-Motoren. Viele Jahre wurde auch in der DDR mit 250 ccm-Zweitaktmotorrädern gefahren.⁶⁴

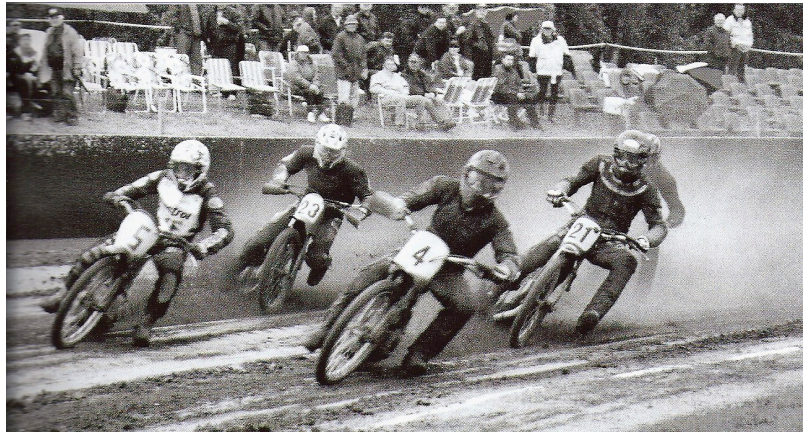


Abb. 9 Wettkampf in Parchim

Im Motorbootrennsport findet ein spezielles Rennboot Verwendung, welches von einem Rennmotor am Heck des Bootes betrieben wird. Dieser Motor ist ein Zweitakter mit einem Hubraum von 175, 250, 350 oder 500 ccm. Es gibt jedoch auch eine Klasse R 1000 ccm, in der die Motoren nicht am Heck, sondern im Bootskörper befestigt werden. Der Fahrer bestreitet in seinem Boot sitzend, kniend oder liegend über mehrere Runden einen Parcours aus auf dem Wasser platzierten Tonnen.⁶⁵

⁶⁴ ebenda, 66

⁶⁵ ebenda, 72



Abb. 10 Motorbootrennen

Der Automobilrennsport wurde auf den gleichen Strecken ausgeübt wie der Motorradrennsport. Ein Unterschied bestand jedoch in der Anzahl der für den einzelnen Lauf zugelassenen Fahrzeuge, welche beim Automobilrennsport deutlich geringer war. Gefahren wurde dabei mit einem offenen Formelwagen, einem Sportwagen oder einem geschlossenen Wagen, dem so genannten Tourenwagen. Technische Vorschriften entschieden darüber, ob die Motoren aus Serienfahrzeugen stammen mussten, oder ob spezielle Rennmotoren benutzt werden durften. Die Formelwagen hatten dabei einen Hubraum von 600 cm, was dem Trabantmotor entsprach, von 1000 ccm, dem Wartburgmotor also, oder von 1300 bzw. 1600 ccm, wie jene von Lada, Skoda oder Zastava. Später wurden nur Fahrzeuge oder Baugruppen zugelassen, deren Basisfahrzeuge bei der FIA durch den Hersteller homologiert worden waren.⁶⁶

⁶⁶ ebenda, 51



Abb. 11 Fahrerlager 1979

Im Automobilrallyesport gibt es einen Fahrer sowie einen Copilot, welcher den Kurs ansagt. Die benutzten Fahrzeuge sind entweder serienmäßig oder speziell für den Rallyesport produzierte PKW und treten in unterschiedlichen Hubraumklassen und Gruppen gegeneinander an. Eine große Vielfalt an Hubraumklassen ist auch heute noch kennzeichnend für den Automobilrallyesport. Die für den Straßenverkehr zugelassenen Fahrzeuge müssen sich bei den Verbindungsetappen an die StVO halten und die Wertungsprüfungen werden nach Bestzeit bemessen. Die Wertungspunkte wurden in der DDR je nach technischem Stand der PKW in den Klassen bis 600, bis 1000, bis 1300 und über 1300 ccm verteilt.⁶⁷

⁶⁷ ebenda, 76

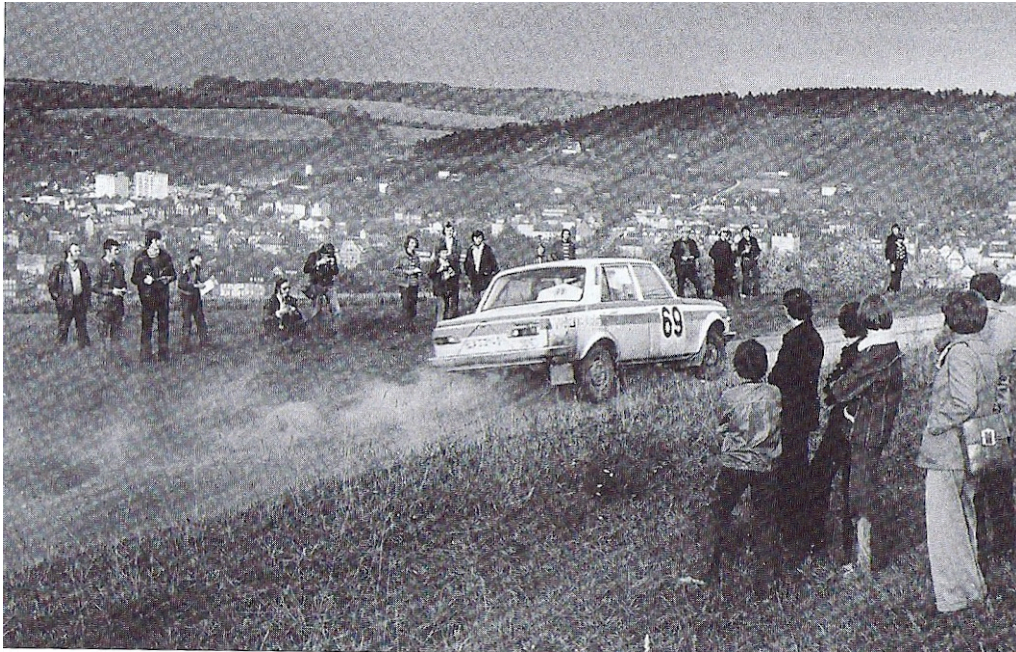


Abb. 12 Erwin Härtwich und Winfried Heitzmann bei der Rallye Wartburg

Seit 1960 wurde der Kartsport, früher K-Wagensport genannt, in der DDR betrieben. Ein Motorradmotor wurde hierfür auf einem ungefederten, selbst gebauten Fahrgestell befestigt und die starre Hinterachse mit Hilfe einer Kette angetrieben. Zunächst musste ein 100 Meter langer Straßenkurs absolviert werden, bevor in späteren Jahren auf speziellen Kartbahnen gegen 10 – 20 Gegner über mehrere Runden auf Bestzeit gefahren wurde. Die Fahrzeuge wurden über die vielen Jahre hinweg stets verbessert und optimiert; statt Trommelbremsen Scheibenbremsen oder statt einer Wasserkühlung die Luftkühlung eingebaut. In der DDR wurde mit Simsonmotoren mit 50 ccm, mit MZ-Motoren mit 125 und 150 ccm, und mit CZ-Motocrossmotoren mit 125 ccm gefahren. Heutzutage werden die Rennen in Außenbereichen oder Karthallen veranstaltet, sowie hauptsächlich Viertaktmotoren verwendet. Eine Variante des Kartsportes, welche vor allem für junge Fahrer vorgesehen ist, ist der Kartslalomsport. Hierbei wird vom

Veranstalter ein Kart mit Viertaktmotor zur Verfügung gestellt, mit welchem die Fahrer einen Slalomkurs fehlerfrei in Bestzeit absolvieren müssen.⁶⁸



Abb. 13 Kart Anfang der 1960er Jahre

Der Wasserskisport hat in erster Linie etwas mit Motorsport zu tun, da die Sportler auf ihren Wasserskiern an einer 23 m langen Zuggleine von einem Motorboot gezogen werden. Der darüber bestehende Bezug zum Motorsport überzeugte die Experten des ADMV, den Wasserskisport als eine Disziplin des Motorrennsportes in den Verein aufzunehmen. Vor allem zählt in dieser Sportart der Mut der Sportler beim Springen, sowie deren Körperbeherrschung bei Slalom und bei der Akrobatik.⁶⁹

¹⁰ ebenda, 80

⁶⁹ ebenda, 86



Abb. 14 Heft Wettkampfbestimmungen Wasserskisport 1964

Im Motorball treten zwei Mannschaften mit jeweils fünf Spielern gegeneinander an. Auf ihren Motorrädern sitzend versuchen sie, den Ball in das gegnerische Tor zu schießen, wobei der Ball während der Fahrt zwischen Fuß und Motorradrahmen eingeklemmt wird. Auch heute noch wird diese Sportart in einer Bundesliga betrieben.⁷⁰



Abb. 15 Zweikampf beim Motoball

⁷⁰ ebenda, 88

Im Autocross wurden die Wagen aus Ersatzteilen selbst gebaut und enthielten zunächst Trabant- oder Wartburgmotoren, später auch Ladamotore mit 1300 ccm. Klaus Riedel baute im Jahr 1988 zur besseren Konkurrenzfähigkeit sogar einen Porschemotor in sein Fahrzeug ein. Die Rennstrecke im Autocross ist der im Motocross sehr ähnlich, jedoch findet die Startaufstellung bei Ersterem hintereinander statt. Innerhalb dieser Sportart war in der DDR vor allem der *Pokal für Frieden und Freundschaft* von großer Bedeutung.⁷¹ Die Sportart Autocross wurde erst ab den 1970er Jahren im ADMV praktiziert und wurde mehr durch einen Zufall als durch konkrete Planung als Disziplin aufgenommen. Der damalige Präsident des ADMV, Egbert von Frankenberg, benutzte ein Hörgerät, weshalb er oftmals nicht alle Punkte einer Diskussion verstand oder wahrnahm. So wurde er bei einem Interview gefragt, ob es denn Neuerungen innerhalb des ADMV geben würde, worauf Herr von Frankenberg aufgrund eines vorangegangenen Missverständnisses antwortete: „Ja, Auto-Cross ist neu, die Rennwagen werden aus alten, nicht benötigten Ersatzteilen hergestellt.“⁷²

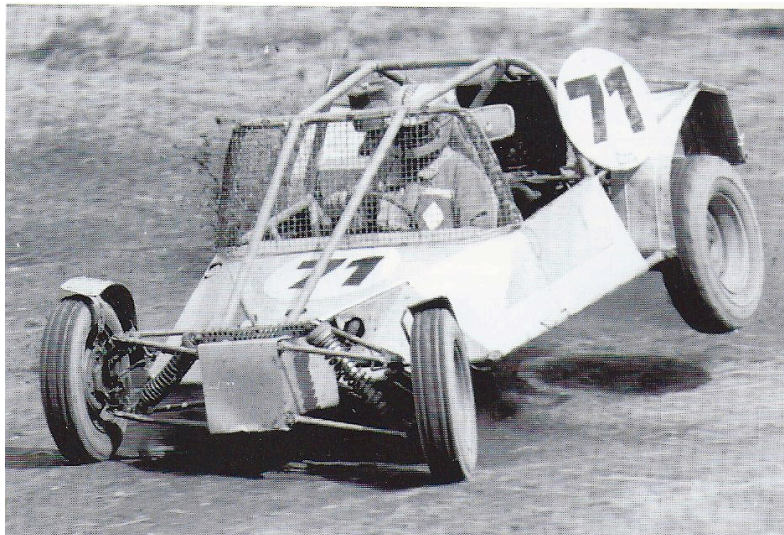


Abb. 16 Erste Buggyausführung von 1980

⁷¹ von Falkenberg o.J., nach Täger 2007, 91

⁷² Täger 2011, Interview

Der Zweiradrallyesport wurde auf serienmäßigen Solo-Motorrädern oder Gespannen betrieben. Eine vom Veranstalter vorgegebene Strecke muss in einer bestimmten Zeit abgefahren werden, wobei sich der Großteil der Strecke in einem öffentlichen Verkehrsbereich befindet. Zudem können so genannte Sonderprüfungen, wie beispielsweise ein Wissenstest oder über ein Spurbrett fahren, in den Lauf eingebaut werden. Es kommt dabei jedoch nicht unbedingt auf die Geschwindigkeit an, sondern vielmehr auf das fahrerische Geschick.⁷³

Der Touren- oder Orientierungssport entstand aus dem in den 1960er Jahren praktiziertem Touristiksport. Dabei wird im öffentlichen Straßenverkehr ein (geheimer) Weg vom Veranstalter festgelegt, welchen der Fahrer oder das Team so dann finden oder berechnen müssen. Die Hauptelemente dieser Suche nach dem Weg sind dabei das Bordbuch, Skizzen, Rechenaufgaben, Bildersuche oder der Umgang mit einem Kompass. Ziel dieses Sportes ist es, alle sich auf dem Weg befindlichen Kontrollstellen zu finden oder alle gestellten Aufgaben zu lösen. Betrieben wird dieser Sport nur auf zugelassenen Fahrzeugen.⁷⁴

Im Turniersport wird ein auf einem Platz aufgebauter Kurs mit einem PKW oder einem Motorrad durchfahren. Dieser Kurs ist dabei jedoch mit Hindernissen, wie beispielsweise einer Spurgasse, einer Tordurchfahrt, einem Slalom oder Einparken, bestückt. Auch hier sind also vor allem fahrerisches Geschick und eine gute Beherrschung des eigenen Fahrzeuges Grundvoraussetzung und wichtigste Eigenschaft des Fahrers. Der Fahrer mit den wenigsten Fehlern oder Berührungen gewinnt dabei das Rennen. Gibt es einen Fehlergleichstand, so ist die Fahrzeit entscheidend für die Siebvergabe.⁷⁵

⁷³ Täger 2007, 92

⁷⁴ ebenda, 94

⁷⁵ ebenda, 97

Der Oldtimersport wird, wie schon der Name sagt, mit Oldtimern betrieben. Dabei kommt es jedoch nicht auf den Wettkampf im Motorsportsinne an, sondern vielmehr auf das Reparieren, Aufbauen und Erhalten der Oldtimer. Dabei wird sich keineswegs auf ein Fahrzeug beschränkt, sondern sowohl Motorräder und Gespanne, als auch Traktoren, Lastkraftwagen oder Personenfahrzeuge werden versucht in ihren Originalzustand zu versetzen. In der DDR bekamen die Oldtimer ein besonderes Kennzeichen und durften mit einer Zulassung des ADMV auch im öffentlichen Straßenverkehr benutzt werden. Zudem waren diese Fahrzeuge in einen globalen Versicherungsvertrag eingebunden. Zur damaligen Zeit hatten rund 1.300 Motorräder oder Gespanne und 600 Wagen ein Oldtimerkennzeichen des ADMV.⁷⁶ Von Zeit zu Zeit gab es Anfragen aus Westdeutschland, einen dieser Oldtimer zu verkaufen. Für die Besitzer war dies natürlich sehr lukrativ, da sie in DM bezahlt wurden, und sich so ein neues Fahrzeug aus Westdeutschland, ohne Wartezeiten, kaufen konnten. Der ADMV war hingegen strikt gegen diese Entwicklung und versuchte dem einen Riegel vorzuschieben, indem es eine neue Wettkampfbestimmung einführte, die es verbot, Oldtimer ohne die Zustimmung der Kommission zu verkaufen. Dies galt jedoch nur für die im ADMV angemeldeten Oldtimer, weshalb man versuchte eine Mitgliedschaft durch eine ganzjährige Versicherung, sowie das Bereitstellen eines Oldtimer-Kennzeichens zur Benutzung des Wagens einige Tage vor und einige Tage nach dem Rennen, attraktiv zu machen.⁷⁷

⁷⁶ ebenda, 98

⁷⁷ Täger 2011, Interview

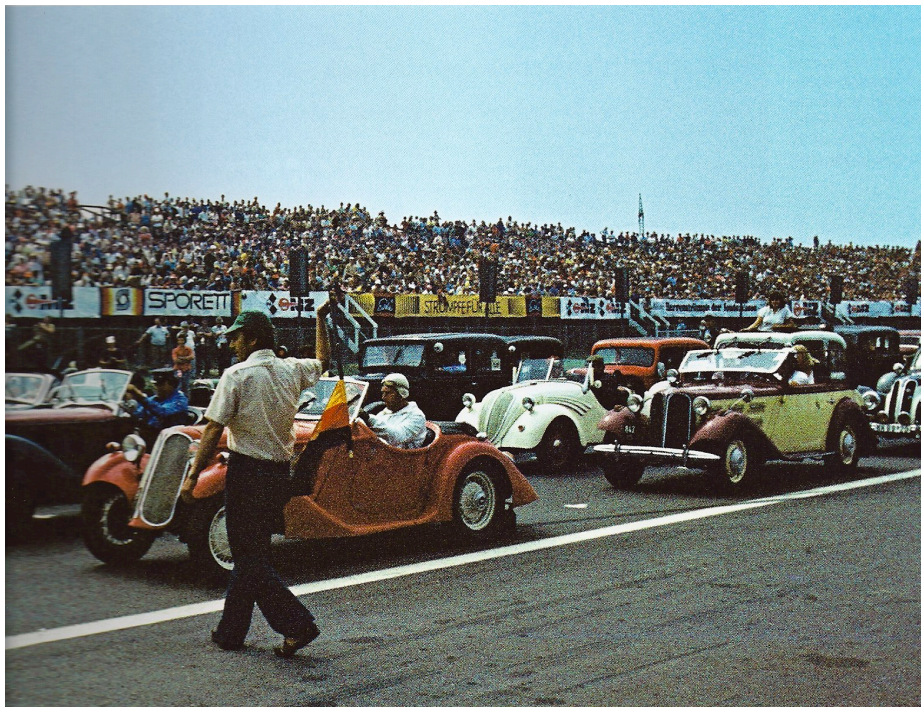


Abb. 17 Start einer Oldtimerveranstaltung

In der Disziplin *Sport mit historischer Renntechnik* ging es in erster Linie darum, eine ehemalige Renntechnik, wie beispielsweise alte Karts, Motorräder oder Rennwagen, zu benutzen. Gefahren wurde auf abgesperrten Berg- oder Rundkursen, jedoch mit gedrosselter Geschwindigkeit, um Unfälle zu vermeiden. In der DDR wurde diese Sportart seit den 1980er Jahren betrieben, heute ist sie vor allem im Hobbybereich sehr beliebt.⁷⁸

Im Skikjöring werden die Reifen des Motorrades mit kurzen Spikes bestückt und ein Skifahrer an einem Seil vom Motorrad gezogen. Heutzutage wird allerdings nicht mehr mit Motorrädern, sondern mit Motorschlitten gefahren. In diesem Zusammenhang entstand auch das so genannte Snowcross, bei dem mehrere Motorschlitten ohne Skifahrer auf einer vom Veranstalter

⁷⁸ Täger 2007, 100

präparierten Motocross-Strecke aus Schnee gegeneinander über mehrere Runden fahren und springen.⁷⁹



Abb. 18 Modernes Skikjööring

Der Auto-Trialsport ist dem normalen Trial sehr ähnlich und wird im AMDV seit 1993 praktiziert. Hierbei wird mit geländetauglichen Allradfahrzeugen in einem Offroad-Gelände mit steilen Auf- und Abfahrten, Wasser- oder Schlammfahrten, und vielen Hügeln gefahren. Diese Hindernisse teilen die

Strecke gleichzeitig in bestimmte Sektionen und Wertungsabschnitte auf. Durch Stangen, auf welchen eine kleine Kugel befestigt ist, werden die Hindernisse begrenzt und bilden gleichsam ein Tor zu Beginn und zu Ende jeder Sektion. Der Fahrer und sein Beifahrer müssen jede Sektion durch diese Art Tor passieren, wobei das Berühren der Stange nicht, das Herabfallen der Kugel jedoch gewiss, als Fehler gewertet wird. Zudem darf der Fahrer sein Fahrzeug nur dreimal pro Sektion in eine neue Position

⁷⁹ ebenda, 102

bringen indem er rückwärts fährt. Eine zeitliche Begrenzung oder Wertung gibt es beim Auto-Trialsport allerdings nicht.⁸⁰



Abb. 19 Steile Bergauffahrt beim Auto-Trial

Der Driftsport wird mit so genannten Supermoto-Motorrädern praktiziert und stellt die jüngste im ADMV praktizierte Sportart dar. Ein vom Veranstalter bearbeiteter Rundkurs, welcher aus einem Straßenteil aus Beton oder Asphalt, sowie aus einem Geländeanteil aus losem Untergrund, besteht, wird versucht in Bestzeit zu durchfahren. Namens gebend ist in diesem Sport das Driften, welches die Sportler durch gekonnte Bremsvorgänge und durchdrehende Hinterräder in den Kurven erreicht. Die Belastung der Bremsen und der Reifen ist dadurch sehr hoch, genauso wie die des Fahrers.⁸¹

Das Motorradwerk Zschopau (MZ) konnte seine Motorräder ab 1956 unter einem eigenen Markennamen, MZ, führen und musste sie nicht mehr unter

⁸⁰ ebenda, 104

⁸¹ ebenda, 106

dem Sammelbegriff IFA verkaufen. Mit dem neuen Markennamen wurden die alten Modelle mit leichten Veränderungen neu produziert, wobei großen Wert auf die Standfestigkeit des Motors gelegt wurde.⁸² Bis in das Jahr 1976 ließ das Werk ausländische Fahrer wie Mike Hailwood oder Silvio Grassetti bei Rennsportwettkämpfen für das MZ-Team starten.⁸³

Sehr gute und zuverlässige Geländemotorräder wurden in der DDR auch von Simson hergestellt, was mehrfach bei Europa- und Weltmeisterschaften unter Beweis gestellt wurde. Für den Automobilsport stellte sich die Sachlage nach dem Ende der industriellen Formel-3-Produktion im Jahr 1957 jedoch schwierig dar. Im Jahr darauf hatte die FIA die neue kleine Formel, die Formel Junior, ausgerufen, um dem Automobilrennsport einen neuen Anstoß auf der technischen Grundlage der handelsüblichen PKW zu geben. Die Sportkommission des ADMV entwickelte daraufhin unter Mithilfe der VVB Automobilbau die Formel Junior in der DDR. Die Schwierigkeit in der Etablierung der neuen Formel Junior in der DDR bestand jedoch darin, dass es dort weder Teams, noch genügend verfügbare bzw. kaufbare Autos gab. Dank Heinz Melkus änderte sich die Lage jedoch 1959, als dieser zusammen mit Kurt Hennersdorf, Günther Ksienzik, Gottfried Krenkel, Gerhard Kümmeritz, Herbert Hänisch und Karl-Friedrich Rädlein ein Team gründete. Ein Prototyp des Formel Junior-Wagens konnte sodann mit Hilfe von vorgeschossenen finanziellen Mitteln aller Mitglieder der Rennwagenbau-Gemeinschaft, sowie deren zahlreiche, tatkräftige Arbeit gebaut werden.⁸⁴ Der Hauptdirektor der VVB Mechanik, Dieter Vogt, wandte sich bezüglich der Formel Junior in einem Brief an den Generalsekretär des ADMV, Herrn Bewarder:

⁸² Schröder 2009, 92

⁸³ Täger 2007, 48

⁸⁴ Jordan/ Melenk 2008, 34 f.

„Ich halte es für notwendig, [...] Dich über einige Grundfragen des Formel Junior-Wagens in Kenntnis zu setzen. Im Terminkalender für das Jahr 1960 soll eine Ergänzung vorgenommen und der Start von Formel Junior-Fahrzeugen bei folgenden Veranstaltungen festgelegt werden: Halle-Saale-Schleife, Dresdener Spinne, Bernau, Bautzen, Sachsenring. Den Sportfreunden der Formel Junior-Klasse soll die Möglichkeit gegeben werden, im Jahre 1960 an 4 Veranstaltungen im kapitalistischen Ausland, z.B. Frankreich und Italien, teilnehmen zu können. [...] die dringend erforderlichen technischen Verfeinerungen bei den Fahrzeugen einzubauen und bitte zu überprüfen, ob nicht durch den ADMV dem Sportfreund Melkus noch in diesem Jahr 5 TDM und im Monat Januar weitere 5 TDM – wenn es sein muß auch als Darlehen – zur Verfügung gestellt werden können.“⁸⁵

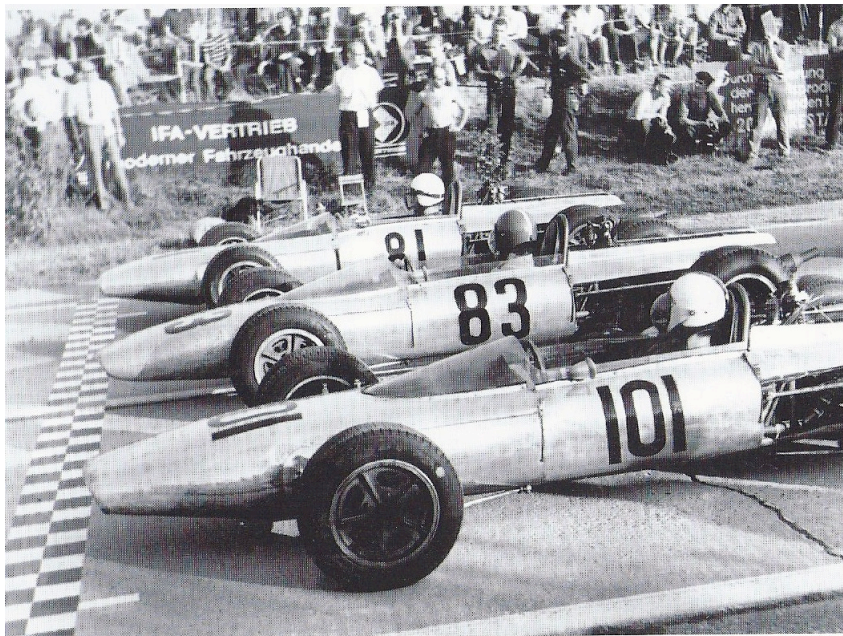


Abb. 20 Start zum Finale Dresdner Autobahnspinne 1969

Die Klasse A21 stellte in den 1970er Jahren für den Großteil der Rennfahrer in der DDR den Einstieg in den Rennsport dar, in der Hoffnung, später vielleicht in einem der großen Rennwagen fahren zu dürfen oder zu können. Einen Höhepunkt stellten in der Rennsportszene der DDR die Trabant-Rennen dar, bei welchen sich teilweise über 40 Autos am Start versammelten. Die oftmals scherzhaft bezeichnete 'Zwickauer Rennpappe'

⁸⁵ Täger 1992, 16

hielt bis zum Ende des DDR-Rennsports durch und wurde bis zur Wiedervereinigung aktiv betrieben.⁸⁶



Abb. 21 Rennen der Klasse A21

Obwohl die in der DDR produzierten Fahrzeuge, wie beispielsweise Wartburg oder Trabant, in den Europa- und Weltmeisterschaften zwar keine Siege erzielen konnten, so waren sie doch laut Herrn Täger stets zuverlässig, denn „die Fahrzeuge der DDR kamen ins Ziel.“⁸⁷ Dass die Wagen nicht nur auf nationaler, sondern auch auf internationaler Ebene mit der Weltelite mithalten konnte, zeigen die Teilnahmen an vielen internationalen Wettkämpfen in den 1960er Jahren. So gewann man von 1963 bis 1967 jedes Jahr die Trophywertung des Sechstagerennens und der MZ wurde in der Viertelliterklasse zum schnellsten Zweitaktmotor der Welt erklärt. Von 1966 bis 1968 konnte der WM-Titel im Motocross in der 500-ccm-Klasse stets von dem Erfurter Paul Friedrichs gewonnen werden. Ebenso im Jahr 1966 konnte sich die Mannschaft eines Ortclubs für ein Weltmeister-Finale

⁸⁶ Medrow 2004, 8 f.

⁸⁷ Täger 2007, 22 f.

im Speedway qualifizieren und im Folgejahr nahm der erste ADMV-Sportler an einem Speedway-Weltfinale teil. Die Sieger der 1968 erstmals ausgeschriebenen Europameisterschaft im Geländesport waren ebenfalls zwei DDR-Bürger, genauso wie Bernd Beckhusen, der 1969 Weltmeister im Motorbootrennsport wurde. In derselben Sportart konnte in den beiden darauf folgenden Jahren von Klaus Driefert der Europameistertitel errungen werden, genauso wie dies im Geländesport bei Fred Willamowski der Fall war.⁸⁸

Tourenwagen wie Wartburg, Moskwitsch, Polski-Fiat, Shiguli oder Skoda waren bis Anfang der 1970er Jahre nur im Rallyesport vertreten. 1972 wurde erstmals ein Rennen mit Tourenwagen in Schleiz veranstaltet, ein Jahr später konnten sogar die ersten DDR-Tourenwagenfahrer internationale Wettbewerbe für sich entscheiden.⁸⁹



Abb. 22 Der Zastava von Peter Mück im Duell mit Bernd Käßler

Die Rennwagen waren dabei keineswegs neue Fabrikfahrzeuge, sondern wurden üblicherweise aus Unfallkarossen selbst wieder aufgebaut, weil bereits für den Normalgebrauch der Bevölkerung zu wenig Ersatzteile zur Verfügung standen und deren Gebrauch für den Motorrennsport vielerorts

⁸⁸ Täger 1992, 17 f.

⁸⁹ Medrow 2004, 22

auf Unverständnis stieß. Motorsport in der DDR war also ein privater Amateursport.⁹⁰ Der ADMV unterhielt eigene Werkstätten, die die Aktiven nutzen konnten. Die Platzierungen bei den DDR-Meisterschaften waren dann der ausschlaggebende Punkt, ob man für die Nationalmannschaft nominiert wurde und somit an internationalen Wettbewerben teilnehmen durfte.⁹¹

Aufgrund der großen Zahl an Formelfahrern in der DDR, musste in zwei Leistungsklassen unterschieden werden. In der Leistungsklasse II der Rennwagen wurde mit nahezu serienmäßigen Motoren gefahren und in einer Bestenermittlung die Fahrer festgelegt, die in die Leistungsklasse I aufsteigen durften. Dort war auch das Tunen der Motoren erlaubt, und man hatte die Chance durch gute Leistungen eine internationale Lizenz und einen Platz in der Nationalmannschaft zu bekommen.⁹²

Mitte der 1970er Jahre ließ der ADMV ein einheitliches Konzept erarbeiten, das eine verbindliche Richtlinie für alle Rennfahrer darstellte. Demnach mussten alle Fahrzeuge der Formel B 8 allein aus Teilen zusammengebaut werden, die in RGW-Ländern produziert wurden. Dieses Konzept wurde der FIA in Paris vorgestellt, sodann von dieser geprüft, genehmigt und als 'Formel Easter' eingetragen.⁹³

⁹⁰ Täger 2011, Interview

⁹¹ Medrow 2004, 22

⁹² ebenda, 75

⁹³ Jordan/ Melenk 2008, 88 ff.

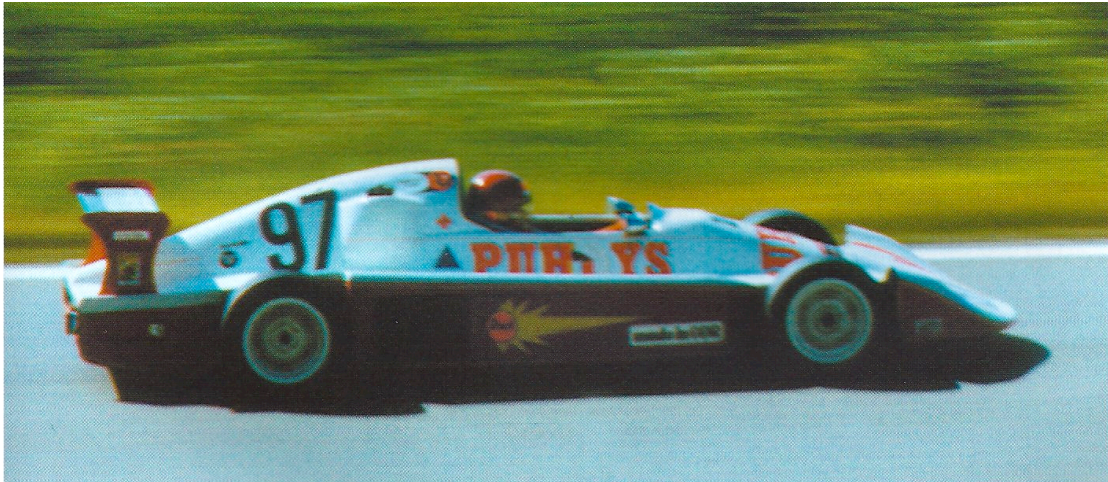


Abb. 23 Manfred Kuhn in seinem MT 77

Ein Problem, das den Automobilrennsport in der DDR stets begleitete, waren die Reifen. Slicks wurden zunächst einzig in der Tschechoslowakei produziert, später auch in der Slowakei, jedoch nie in der DDR. Hatte man anfangs noch 'offiziell' geschmuggelt, so wurden später Kontingente für den Nationalkader der DDR eingerichtet. Normalerweise beschaffte man sich die Reifen jedoch bei Sportfreunden aus der Tschechoslowakei für etwa 600,- Mark pro Reifensatz und einer Lebensdauer von einer oder zwei Saisons.⁹⁴ Diese Problematik verdeutlicht sich auch in einem Erlebnis des ehemaligen Rennfahrers Volker Worm. Als er kurz vor dem Sachsenringrennen noch keine Rennreifen für sein Fahrzeug hatte, tauschte er kurzerhand den Personalausweis seiner Großmutter gegen 30 Tage Kronen ein, um sich mit dem Erlös Reifen in der CSSR zu kaufen. Er versteckte die Kronen im Reservereifen des väterlichen Trabants und fuhr über die Grenze in die CSSR. Dort angekommen, kaufte er sich die Reifen, konnte diese jedoch nicht ohne Probleme in die DDR einführen. So brachte er seine Reifen nach Mlada Bodeslv, wo zum selben Zeitpunkt die SKODA-Rallye stattfand, um sie dort den Rallyefahrern von Wartburg-Eisenach zu übergeben. Diese

⁹⁴ ebenda, 95

sollten die Reifen in ihrem Service-Auto über die Grenze in die DDR bringen. Mit deren Hilfe hatte er pünktlich zum Sachsenringrennen seinen Rennreifen bekommen und konnte dort starten.⁹⁵

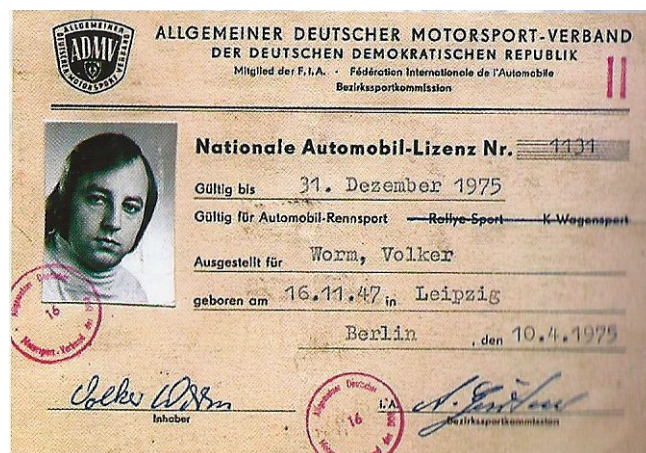


Abb. 24 Nationale Automobillizenz des ADMV

Ulli Melkus antwortete auf die Frage, was der Grund für ausbleibenden nationale und internationale Spitzenergebnisse sei, folgendes: „Die noch zu schleppende wirtschaftspolitische Entwicklung in der DDR, die derzeit verhindert, daß unsere Truppe schneller und effektiver Neues entwickeln kann.“⁹⁶ Ein großer Dank geht laut Herrn Täger trotz allem an Herrn Vogt, da er den Einbau von 1600 ccm Motoren ermöglichte. Herr Vogt hatte zu Versuchszwecken stets Motoren von VW mit 1300 ccm bekommen, und hatte seine Kollegen in Wolfsburg gebeten, ein mal zwei Motoren mit 1600 ccm einzupacken, die er dann an den ADMV weiterleitete. Er war dem Projekt 'Formel Easter' so zugetan, dass er zudem den kompletten Bau zweier Fahrzeuge finanzierte. Einige Ideen für den Bau des neuen

⁹⁵ Worm o.J., nach Medrow 2004, 147

⁹⁶ Jordan/ Melenk 2008, 96

Rennwagens hatte Ulli Melkus bei einem Besuch des Fahrerlagers eines Formel-1-Rennens in Budapest sammeln können.⁹⁷

Der *Pokal für Frieden und Freundschaft* war die internationale Rennserie des Ostens, an dem sich neben der DDR auch die CSSR, Bulgarien, Polen, die UdSSR, Rumänien und Ungarn beteiligten. Planmäßig sollte jedes der Länder pro Jahr ein Rennen veranstalten, wobei sowohl Einzel- als auch Mannschaftssieger ermittelt wurden. Jedes Land hatte seine festen Startnummern, die es in jedem Rennen hatte. So waren die Nummern 1 bis 20 für die polnischen Fahrer, 21 bis 40 waren die Nummern der CSSR, 41 bis 50 die der bulgarischen Mannschaft, 51 bis 60 gehörte Ungarn, 61 bis 80 waren die Nummern der Sowjetunion, 81 bis 100 die der Mannschaft aus der DDR, und die Nummern ab 101 gehörten den Rumänen. Die Startnummern innerhalb der jeweiligen Landesmannschaft konnten variieren, wobei die DDR ihren Fahrern stets feste Nummern zugeordnet hatte. Aufgrund der bestehenden Mangelwirtschaft in den sozialistischen Ländern wurde in den Regeln des Pokals für Frieden und Freundschaft festgeschrieben, dass nur Fahrzeuge starten dürfen, welche aus Bauteilen aus den sozialistischen Ländern gebaut wurden. Durch diese Bestimmung wurde die technische Entwicklung der Rennwagen von Beginn an eingeschränkt. Dies hatte zur Folge, dass mit viel Energie und den gegebenen Mitteln Lösungen gefunden wurden, die auch heute noch Respekt verdienen. Zudem wurde mit großem Ehrgeiz versucht, diese Bestimmungen des Reglements zu umgehen und Bauteile zu benutzen, die nicht den Vorschriften entsprachen. Im Mannschaftswettbewerb der Tourenwagen waren die Fahrer der anderen sozialistischen Länder den DDR-Fahrern überlegen, was nicht zuletzt an dem Plus an offiziellen Bezuschussungen in diesen Ländern liegen mag. Zudem mag den Fahrern der anderen sozialistischen Länder ein ausgeprägter Mannschaftsgeist und ein starkes 'Wir-Gefühl' vermittelt worden sein, das

⁹⁷ Täger 2011, Interview

bei den DDR-Fahrern, die als Einzelkämpfer sehr stark waren, fehlte. So ist es auch nicht verwunderlich, dass die Fahrer der DDR im Rennwagensport deutlich besser abschnitten. Der Grund hierfür mag in der größeren Team- und Mannschaftsorientierung der B8-Sportler liegen.⁹⁸ Welch große Bedeutung der *Pokal für Frieden und Freundschaft* für die DDR hatte, fasst der damalige Rennfahrer Lutz Blütchen passend zusammen: „Mit der Ausschreibung des *Pokals für Frieden und Freundschaft* der sozialistischen Länder gewann der Ostmotorsport an Niveau.“⁹⁹



Abb. 25 Hartmut Thaßler kurz vor dem Start beim Pokal für Frieden und Freundschaft

⁹⁸ Medrow 2004, 44 und 105

⁹⁹ Blütchen o.J., nach Medrow 2004, 75

4.5 Der Beschluss von 1972 und seine Auswirkungen

Der ADMV arbeitete kooperativ mit dem Deutschen Turn- und Sportverband (DTSB) zusammen und war diesem angeschlossen. Der DTSB unterstützte den ADMV finanziell, so dass Veranstaltungen und Einsätze der DDR-Nationalmannschaft oder die Aufwendungen für Funktionäre bezahlt, sowie einzelnen Motorsportclubs geholfen werden konnte.¹⁰⁰

Bereits im Jahr 1969 hatte der DTSB einen Leitfaden für die Entwicklung des Sports innerhalb der DDR bis zum Jahre 1980 erarbeitet. Darin wurde festgehalten, wie sich die materiellen und finanziellen Anforderungen des Vereins weiterentwickeln würden, sowie der weitere Verlauf der Mitgliedschaften und der Sportarten des Vereins gestalten ließen. Darüber hinaus wurde darin dargelegt, wie eine Optimierung der sportlichen Leistung zu Gunsten eines Gewinnes bei den Olympischen Spielen, sowie bei Europa- und Weltmeisterschaften erreicht werden könne.¹⁰¹ Darüber hinaus wurde festgelegt, welche Sportverbände fortan zu dem nichtolympischen Bereich oder welche zu den Leistungssportarten zählten.¹⁰²

1972 fasste der ADMV den Entschluss, sich der Vorgabe des DTSB anzupassen, und einige Sportarten künftig international in besonderem Maße oder gar nicht mehr zu unterstützen, sowie seine Sportler in bestimmten Disziplinen nur noch an Wettkämpfen in sozialistischen Ländern teilnehmen zu lassen. Nur den Fahrern aus den Sportabteilungen der Werke in Eisenach, Suhl, Zschopau und Zwickau war es noch erlaubt an Welttitelkämpfen teilzunehmen, jedoch nur auf den in der DDR produzierten Fahrzeugen.¹⁰³

Laut Herrn Täger hatte man sich davor jedoch zunächst darauf verständigt, dass nur die Disziplinen, welche in Welt- und Europameisterschaften voraussichtlich mindestens unter den ersten sechs Plätzen positioniert

¹⁰⁰ Täger 1992, 21

¹⁰¹ Täger 2007, 24

¹⁰² Täger 1992, 22

¹⁰³ Täger 2007, 25.

werden konnten, an diesen internationalen Wettkämpfen noch teilnehmen durften. Wie es dann zu der endgültigen Entscheidung kam, ist Herrn Täger jedoch leider unbekannt.¹⁰⁴ Für die anderen Fahrer und ihre Disziplinen bedeutete der Beschluss jedoch, dass sie, falls ihr „Leistungsniveau eine erfolgreiche Teilnahme bis zum 6. Platz in der Welt- und Europameisterschaft [nicht] ermöglicht, [...] nicht mehr an Welt- und Europameisterschaften [teilnehmen dürfen].“¹⁰⁵ Zudem wurden fortan in diesen Disziplinen keine Titelkämpfe der Weltföderationen mehr in der DDR veranstaltet, um einen Wettstreit der sozialistischen Fahrer mit den Teilnehmern aus dem westlichen Ausland zu vermeiden. Darüber hinaus war es den Sportlern aus der DDR durch schwache Devisen nahezu unmöglich, sich aus Eigeninitiative an Motorwettkämpfen außerhalb der sozialistischen Länder zu beteiligen.¹⁰⁶ Im Gegenzug erfuhr jedoch die nationale Förderung aller Motorsportarten innerhalb der DDR einen großen Aufschwung. So wurde den Fahrern des ADMV für Wettkämpfe im sozialistischen Ausland deren Währung zur Verfügung gestellt, sowie Reise- und Verpflegungskosten vom Verein übernommen.¹⁰⁷ Zu erwähnen sei an dieser Stelle ebenso die Freistellung der Fahrer vom Arbeitgeber, welche in der Zeit um 1973 bereits gang und gäbe war. Wenn an Wettkämpfen teilgenommen wurde, so wurden die Fahrer für den Zeitraum der Veranstaltung bezahlt freigestellt. Mit Hilfe der vom DTSB zur Verfügung gestellten finanziellen Mittel konnten ebenso die Startgelder der Nationalmannschaft für Wettkämpfe im sozialistischen Ausland bezahlt werden.¹⁰⁸

Fand zwar eine große Förderung des Rennsports und vor allem der Rennfahrer auf nationaler Ebene statt, so blieb es ihnen jedoch aufgrund des

¹⁰⁴ Täger 2011, Interview

¹⁰⁵ Täger 2007, 25.

¹⁰⁶ o.A. 2007, Film

¹⁰⁷ Täger 2011, Interview

¹⁰⁸ Täger 2007, 25

Beschlusses des DTSB aus dem Jahr 1972 verwehrt, sich auch international zu beweisen, zu etablieren und vor allem weiter zu entwickeln.¹⁰⁹ Ein Highlight war es für die Amateur- und Clubfahrer des ADMV allerdings, so Herr Täger, wenn ein Fahrer aus einem anderen sozialistischen Land, der jedoch an Welt- und Europameisterschaften teilnahm, in die DDR eingeladen wurde um dort an einem Rennen teilzunehmen. Andererseits fragte sich jedoch so mancher Rennfahrer der DDR, der sich auf einem ähnlichen Niveau mit dem Gastfahrer befand, wieso jener an Welt- und Europameisterschaften teilnehmen durfte, und er selbst nicht.¹¹⁰ Den Mangel an internationaler Konkurrenz formulierte der Rennfahrer Bernd Beckhusen einst treffend: „Die 'Spitze' im ADMV war während dieser Zeit entschärft – leider!“¹¹¹

Bernd Beckhusen war zudem sehr enttäuscht von diesem Entschluss, denn so war es ihm nicht mehr möglich, seine zuvor international errungenen Titel zu verteidigen oder gar neue Titel zu erringen. Er ist der Meinung, dass das Streben nach Spitzenleistungen den Sportlern des ADMV aufgrund dieses Beschlusses nicht mehr möglich war, denn „ab 1973 verbot uns Sportlern, die in einer nichtolympischen Sportart aktiv waren, die Sportleitung die Teilnahme an Titelwettkämpfen der Motorbootweltföderation.“¹¹²

4.6 Ost-West-Beziehungen

In einer politisch aufgeheizten Zeit fand 1962 das Flugplatzrennen in Wien-Apern statt, bei dem die Veranstalter zunächst keine DDR-Flagge hissen wollten. Würde er dies durchsetzen, so wollte der Delegationsleiter des ADMV den fünf Fahrern des Vereines verbieten beim Rennen zu starten. Als im Gewirr kurz vor dem Start der westdeutsche Freund Kurt Ahrens

¹⁰⁹ Täger 2011, Interview

¹¹⁰ ebenda

¹¹¹ Beckhusen o.J., nach Täger 2007, 26

¹¹² Beckhusen 1992, nach Täger 1992, 4

kurzerhand die Flagge der Bundesrepublik abseilte, nahm der Delegationsleiter des ADMV dies als Kompromiss an und ließ die Fahrer aus der DDR starten.¹¹³

Von einer ähnlichen Situation auf dem Sachsenring berichtet Herr Täger in seinem Interview. Als der westdeutsche Fahrer Dieter Braun das Motorrennen gewonnen hatte, sollte, wie bei den ersten drei Plätzen üblich, die Nationalhymne der Bundesrepublik Deutschland gespielt werden. Da das Zugeständnis eines Sieges gegenüber der BRD und dem Rest der Welt in enormen Konflikt mit den Grundsätzen der SED stand, wollte man die Hymne der Bundesrepublik nicht vor einer Zuschauermenge von über 150.000 DDR-Bürgern spielen. Um dies jedoch nicht zu offensichtlich zu machen und vor den Funktionären der Weltföderationen das Gesicht zu wahren, wurden die Lautsprecher rund um die Strecke des Sachsenringes abgeschaltet, als die BRD-Hymne ertönte. Nur durch die Lautsprecher vor dem Siegerpodest und den Rängen der Funktionäre war so die Nationalhymne der Bundesrepublik zu hören. Gleiches konnte natürlich auch den DDR-Fahrern passieren, wenn bei einem Sieg ihrerseits bei einem internationalen Rennen die Hymne der DDR vom Veranstalter nicht gespielt werden wollte.¹¹⁴

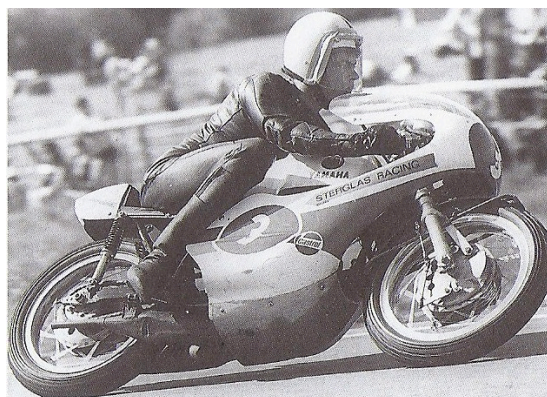


Abb. 26 Dieter Braun beim Sachsenring-WM-Finale 1971

¹¹³ Jordan/ Melenk 2008, 46

¹¹⁴ Täger 2011, Interview

Auch bei dem Reiseverkehr der Rennfahrer für internationale Motorsportwettkämpfe konnte es zuweilen zu Schwierigkeiten und Boykotten kommen. Da die DDR in den 1960er Jahren nicht in allen Ländern als Staat anerkannt war, gab es in vielen Ländern keine eigene Botschaft der DDR. Für den internationalen Reiseverkehr zu Rennveranstaltungen benötigten die Fahrer und Funktionäre des ADMV jedoch ein Reisevisum, um problemlos in ein anderes Land einreisen zu können. Diese Reisevisa mussten dann für die gesamte Reisegruppe im Konsulat in Westberlin beschafft werden, wofür ein Funktionär des ADMV dort hinreisen musste. Es sei jedoch vorgekommen, so Herr Täger, dass diese Reisevisa gar nicht erst ausgestellt wurden, oder mit einer zeitlichen Verzögerung, also nach Ende des Rennens, eintrafen.¹¹⁵

Die zwischenmenschliche Ebene zwischen Ost und West konnte ebenso ein Problem für die Regierung der DDR darstellen. Die Ehefrau von Ulli Melkus hatte sich bei einem Rennen von dem damals sehr bekannten westdeutschen Rennfahrer Jochen Maas ein Autogramm auf ihren Ausschnitt geben lassen. Ein Informant muss dies gesehen und verraten haben, denn Ulli Melkus wurde daraufhin gebeten, auf das Verhalten der Frau, und vermutlich auch deren Umgang, Acht zu geben.¹¹⁶

Wie schwierig das Verhältnis zwischen dem Ost- und Westteil Deutschlands war, zeigt auch das Beispiel von Ernst Degner. Der Rennfahrer aus der DDR führte 1961 bei einem Weltmeisterschaftsrennen in Schweden, als er plötzlich sein Motorrad abstellte und die Rennstrecke verließ. Obwohl er in Führung lag und kurz davor war für sich und sein Team den Weltmeisterschaftstitel zu erringen, flüchtete er lieber aus der DDR. Einen Weltmeisterschaftstitel konnte Ernst Degner jedoch trotzdem noch im darauf folgenden Jahr auf einem Motorrad von Suzuki gewinnen.¹¹⁷

¹¹⁵ ebenda

¹¹⁶ ebenda

¹¹⁷ ebenda

5 Der ADMV nach der Wende

5.1 Neuorientierung

Nach vielen Jahren der Bevormundung durch den DTSB und der Einschränkungen hatte sich ein gewisser Unmut in den Reihen des ADMV entwickelt und der Ruf nach Veränderungen wurde immer lauter. Zudem waren einige Mitglieder des Vereins enttäuscht über die fehlenden Bemühungen für einen Autofahrer-Service des ADMV.¹¹⁸

Heute ist der ADMV ein eingetragener Verein, der den Motorsport in den neuen Bundesländern organisiert und die Leistungen eines nationalen Automobilclubs anbietet. Immer noch hat der Verein verschiedene Vertragspartner, wie beispielsweise das Versicherungsunternehmen DAS, die Sparkassen-Finanzgruppe, die Firma Hertz, die Gothaer Versicherungen oder die Firma tuk – Touristik und Kontakt International. Die Mitglieder des AMDV erhalten sechs Mal pro Jahr kostenfrei die Zeitschrift *mobil*. Den aktiven Fahrern wird eine Fahrerlizenz zum Clubtarif angeboten und Motorsportclubs können günstiger Veranstaltungsversicherungen abschließen.¹¹⁹ Die Auflistung des gesamten Leistungsspektrums einer ADMV-Mitgliedschaft kann wegen der Vielzahl hier nicht komplett genannt werden. Eine Auflistung der verschiedenen Leistungspakete für 2011 befindet sich jedoch im 7.5.

Im Zuge der Wiedervereinigung wurde dem Präsidium des ADMV die Aufgabe zu teil, Maßnahmen einzuleiten, damit der Verein auch in einem vereinten Deutschland als Motorsportverband weiterhin Bestand haben und agieren könne. Der ADMV trat in Verhandlungen mit der Motorsportführung der BRD und den Vereinen ADAC, DMV und AvD. Alle Sportverbände des ehemaligen DTSB schlossen sich dem jeweiligen

¹¹⁸ Täger 1992, 26

¹¹⁹ ebenda, 28

Verband der BRD an, außer der ADMV, welcher autark blieb. Eine Ausnahme innerhalb des ADMV bildeten jedoch die Wasserski- und Motorbootrennsportler, die sich eigenständig mit ihren Partnerverbänden einigten und diesen beitraten. Der ADMV seinerseits hatte sich dazu entschieden, aus den Weltföderationen auszutreten und die Sportgesetze der OMK und der ONS ab 1991 anzuerkennen.¹²⁰ Herr Täger erinnert sich, dass der ADMV mit seinem 1990 bei der FIA und FIM beantragten Austritt aus den Weltföderationen der Westseite entgegenkommen, und die neuen Sportstrukturen der alten Bundesrepublik annehmen wollte. Man hatte geplant, der OMK und der ONS beizutreten, um so gleichzeitig ein Bestandteil der gesamtdeutschen Sportstruktur zu werden. Sowohl der ONS, als auch der OMK verwehrten dem ADMV jedoch die Aufnahme, mit der Begründung, die Gesellschafter hätten es abgelehnt, einen dritten Gesellschafter aufzunehmen. Herr Täger scheint jedoch davon auszugehen, dass dies bewusst so geplant wurde.¹²¹ Daraufhin hatte es vielversprechende Gespräche zwischen dem ADMV und dem ADAC gegeben, wobei Letzterer einem Vertrag mit dem ADMV in letzter Minute nicht zustimmte.¹²² Der ADMV hatte versucht, die anderen drei Verbände davon zu überzeugen, dass der ADMV als vierter Verein mit ihnen koexistieren sollte, zumal er die neuen Sportstrukturen der alten Bundesrepublik angenommen hatte. Sowohl dies, als auch der Vorschlag, alle in einem einzigen Club zu vereinen, stieß auf Ablehnung von Seiten des ADAC, des DMV und des AvD.¹²³ Die letzte Möglichkeit, die dem ADMV so noch offen blieb, waren bezahlte Verträge mit dem DMV und dem AvD, um so sportorganisatorisch und sportrechtlich in der OMK und der ONS mitarbeiten zu können. Um sich auf die neue gemeinsame Sportgesetzgebung einzustellen, wurde den ADMV-

¹²⁰ Täger 2007, 26 f.

¹²¹ Täger 2011, Interview

¹²² Täger 2007, 26 f.

¹²³ Täger 2011, Interview

Funktionären mit Hilfe von Schulungen das neue Reglement beigebracht. Nicht zuletzt aufgrund der Kooperation mit dem DMV und dem AvD kehrten einige Motorsportclubs dem ADMV den Rücken. Auch die ihnen gebotenen Möglichkeiten oder die Abwerbung durch negative Meinungsverbreitung über den ADMV ließen einige Ortsclubs zu den neuen Dachverbänden ADAC, DMV oder AvD wechseln.¹²⁴ Auch Herr Täger sieht in den Werbemaßnahmen des ADAC, die unter anderem aus Negativpresse über den ADMV bestanden, und die darauf abzielten, Mitglieder des ADMV für den ADAC abzuwerben, einen Grund für die sinkenden Mitgliederzahlen der damaligen Zeit. Gleichzeitig sei aber auch die mit der Wende einhergehende Euphorie und Meinung, dass Westdeutsche Produkte und Angebote besser seien, mit dafür verantwortlich. Von den vormals rund 700 Ortsclubs, die 1989 existierten, seien nach zwei Jahren nur noch rund 300 übrig gewesen. Außerdem, so gibt Täger zu, hätten sich nach der Wiedervereinigung rund ein Drittel der Ortsclubs selbst aufgelöst, da sie die neuen Sportstrukturen nicht annehmen wollten. Ein zusätzliches Problem stellte die nur unzureichende Datenerfassung der Mitglieder des ADMV dar. Die wichtigsten Informationen wie die Namen der Mitglieder, deren Adressen oder Telefonnummern wurden ausschließlich von den jeweiligen Ortsclubs verwaltet, die stets nur ihre gesamten Mitgliederzahlen an den ADMV weitergaben. Mit der Auflösung vieler dieser Ortsclubs, oder deren Weggang zu anderen Vereinen, waren diese Informationen unwiederbringlich verloren gegangen und ein Kontakt zu den ehemaligen Mitgliedern so nicht mehr möglich.¹²⁵ Der ADMV versuchte sich daraufhin der neuen Lage anzupassen und war bemüht, sein Profil zu verbessern, indem es den Partnern der Mitglieder und Ortsclubs adäquatere Dienstleistungen anbot.¹²⁶ In diesem Zuge wurden auch einige Sportarten

¹²⁴ Täger 1992, 26 ff.

¹²⁵ Täger 2011, Interview

¹²⁶ Täger 2007, 26 f.

oder Klassen des ADMV aus Interessentenmangel eingestellt und neue Techniken erprobt. Auf der anderen Seite wurden jedoch ebenso neue Sportarten, wie beispielsweise das Geländewagentrial mit Allradfahrzeugen, in das Programm des ADMV aufgenommen. Aus der OMK und der ONS erwuchs im Jahre 1997 der DMSB, in welchen der ADMV im darauf folgenden Jahr als gleichberechtigtes Mitglied eintrat.

Auch im neuen Jahrtausend veranstaltete der ADMV und seine vielen Ortsclubs zahlreiche Rennen und Jubiläumsläufe. Der Verein erfreut sich vieler Mitglieder aller Altersklassen und ist wieder ein „Club mobiler Menschen geworden.“¹²⁷

5.2 Der Lausitzring

In den 1970er Jahren kam es zu der Schließung der Autobahnrennstrecken *Bautzener Autobahnring* und *Dresdner Spinne* für den Motorradsport, drei Jahre später wurde auch der *Bernauer Schleife* die Zulassung für Motorradrennen entzogen. So gab es nur noch die Straßenkurse *Sachsenring* in Hohenstein-Ernstthal, das *Frohburger Dreieck* in der Nähe von Leipzig und das *Schleizer Dreieck* in Thüringen. Da diese Rennen auf einer Strecke des öffentlichen Straßenverkehrs stattfanden, musste dieser jeweils für das Rennwochenende gesperrt werden. Ein zusätzliches Problem stellten die schlechten Straßen der DDR dar, welche aus Mangel an finanziellen Mitteln oder Baumaterial oftmals nur repariert, jedoch nicht erneuert wurden. Für die Rennabschnitte auf diesen Strecken war der mangelhafte Straßenbelag selbstverständlich mehr als unzureichend. Die Veranstalter, die Abnahmekommission, die Funktionäre und die Fahrer waren sich allesamt einig, dass dies zu gefährlich für alle Beteiligten sei. Nicht nur für die Rennfahrer während des Laufes, sondern ebenso für die Bevölkerung, die

¹²⁷ ebenda, 31

diese Straßen im öffentlichen Verkehr benutzte. Trotz der zu erahnenden Schwierigkeiten in der praktischen Umsetzung nahm sich der damalige stellvertretende Verkehrsminister und Präsident des ADMV, Horst Schlimper, dieser Aufgabe an. Ihm und einigen Gleichgesinnten gelang es einen Kompromiss zu finden: Zentrale Kontingente wurden an regionale Straßenbaubetriebe und Straßenmeistereien vergeben, gleichzeitig erhielten diese jedoch Auflagen, welche Straßenabschnitte bevorzugt bearbeitet werden sollten. Dank dieser Lösung konnte zwischen 1975 und 1990 jede Rennveranstaltung ausgetragen werden und mussten nicht wegen bautechnischer Mängel abgesagt werden. Ein Problem stellten jedoch die Trainingsmöglichkeiten der Motorrad- und Autorennfahrer dar. Da die Rennen nur noch auf öffentlichen Straßen veranstaltet wurden, hatten die Sportler keine Möglichkeit mehr unter Wettkampfbedingungen zu trainieren. Der ADMV vertrat die Meinung, dass dieses Training nicht nur zur Verbesserung der fahrerischen Fertigkeiten des Einzelnen, sondern vor allem der Sicherheit dienlich wären. Aufgrund der ökonomischen Lage der DDR, war jedoch allen bewusst, dass es schwierig sein würde, die Idee eines Motodroms zu Übungs- und Veranstaltungszwecken, durchzusetzen und zu rechtfertigen. Horst Schlimper fasste dieses Problem bei einer Tagung des ADMV im Jahr 1987 in Worte: „Wisst Ihr was los ist, wenn jemand erfährt, dass wir uns mit einem Motodrom beschäftigen ... Wir bekommen die Straßen nicht repariert und wollen auf der anderen Seite eine permanente Rennstrecke bauen.“¹²⁸ Für dieses Problem konnte jedoch ebenso eine einvernehmliche Lösung gefunden werden. Der ADMV sollte sich mit den Betreibern der Rennstrecken in Brno, Budapest und Poznan kurzschließen, dabei dürfe jedoch nichts an die Öffentlichkeit gelangen. Einen idealen Baugrund für ein Motodrom konnte in einem Tagebau in der Nähe von Leipzig gefunden werden. Im Falle einer Zustimmung zum Bau eines

¹²⁸ Schlimper 1987, nach o.A. 1987, 99

Motodroms sollten jedoch dafür ein oder zwei Naturrennstrecken geschlossen werden. Nach der Wiedervereinigung Deutschlands wurden die Pläne erneut begutachtet und schließlich mit dem Baubeginn des Projektes Lausitzring am 17. Juni 1998 in die Tat umgesetzt.¹²⁹

5.3 Die Zukunft des ADMV

Die zahlreichen Veranstaltungen und Rennen, die der ADMV auch heute noch organisiert und ausrichtet, zeigen, dass der Motorsport sich aktuell immer noch großer Beliebtheit erfreut und viele Menschen fasziniert. Nicht nur viele passive Fans, in Form von Besuchern, sondern vor allem auch junge Aktive kann der ADMV zu seinen Mitgliedern zählen.¹³⁰

Trotz der neuen Möglichkeiten im Rennsport bleibt die Wirkung der neuen wirtschaftlichen Zwänge nicht aus. Auch Geld ist nun ein fester Bestandteil des Motorsports, welcher selbst immer teuer wird, und in dessen Folge immer weniger Menschen diesen Sport betreiben können. Hier ist der ADMV bereits sehr aktiv in der Förderung junger Motorsporttalente, um diesem Trend entgegen zu wirken. Auch auf die Verkehrssicherheit seiner Mitglieder soll in Zukunft noch mehr Wert gelegt und neue Dienstleistungen angeboten werden.¹³¹

Hartmut Pfeil, der Präsident des ADMV, sieht in der 2007 erschienen Chronik einen Nachweis dafür,

„dass der Verband auch gegenwärtig ein sehr lebendiges Gebilde ist, dessen Leben sehr eng mit dem Gedanken uneigennütziger Solidarität der Mitglieder, häufig samt Familie, und Vereine unserer Gemeinschaft ADMV verbunden ist. Die Chronik ist daher auch ein stolzer Ausdruck der Zukunftsfähigkeit unseres Verbandes, dessen Anstrengungen vor allem auf die Erhaltung und den Ausbau der gemeinnützigen Säulen des

¹²⁹ Schlimper 1987, nach o.A. 1987, 97 ff.

¹³⁰ Träger Chronik 2007, 27

¹³¹ o.A. 2007, Film

Motorsports in Deutschland, vor allem die Förderung der sportlichen Betätigung der Jugend gerichtet ist.“¹³²

Auch wenn sich ein erheblicher Teil der Ortsclubs und Mitglieder neu ausgerichtet hatte, gibt es doch noch viele Menschen, die dem ADMV verbunden sind und ihn sehr schätzen. Wer es schafft, unter schwierigsten Bedingungen mit kleinsten Mitteln eine eigene 'Formel Easter' über Jahre hinweg erfolgreich zu führen, dem sollte es auch in der Zukunft gelingen, kleine Wunder zu vollbringen.

6 Fazit

Betrachtet man die Geschichte des ADMV, so wird einem schnell klar, dass der Verein es schaffte, stets das Beste aus einer oftmals misslichen Situation herauszuholen. Mit unermüdlichem Eifer, einem hohen Erfindungsreichtum und harter Arbeit trotz der Verein den sich im Laufe der Jahre durch ändernde Bestimmungen und Vorschriften ergebenden Schwierigkeiten, betrieb ununterbrochen Motorrennsport und veranstaltete Rennen. Selbst als der Verein nach der Wiedervereinigung und der zunächst geplatzten Vereinigungsverträge als verloren glaubte, schaffte es der ADMV sich im vereinten Deutschland durchzusetzen und zu überleben. Die Schwierigkeiten, die der Verein in seiner Geschichte meistern musste, waren zuallererst politischer Natur, und waren bestimmt weder von den Sportlern, noch von den Funktionären gewollt oder inszeniert. Schließlich war es der Kalte Krieg und die Regierung der DDR, die eine internationale Beteiligung der ADMV-Fahrer verhinderte und somit auch ein Image des ADMV und seiner Aktiven bei den westlichen Ländern schuf, das bestimmt nicht immer der Realität entsprach, und eine spätere Einbindung in ein vereintes

¹³² Pfeil 2007, nach Träger 2007, 5

Deutschland mehr als erschwerte. Dass es sich die Funktionäre, wie auch die Fahrer, des ADMV in der sozialistischen Planwirtschaft der DDR auch nicht erlauben konnten, die SED gegen sich zu stellen, ist dabei nur allzu verständlich. Zu erwähnen ist an dieser Stelle jedoch auch, dass die Entwicklungen und Abläufe im Rennsport von Seiten der Partei oft sehr kritisch beäugt wurden, und dass der Rennsport vielmehr aufgrund seiner Erlöse bei Veranstaltungen, vom Regime akzeptiert wurde. Die Frage inwieweit sich der Verein dem Regime anpassen musste, oder ob sich der Rennsport im Osten unter anderen Bedingungen anders entwickelt hätte, bleibt hier offen. Festzustellen ist jedoch, dass die Mitglieder des ADMV stets nur das Beste für den Verein und den Motorsport in der DDR im Sinn hatten. Trotz schlechter Grundvoraussetzungen und weniger serienmäßiger Fahrzeuge oder Ersatzteile, die in der DDR zur Verfügung standen, konnte der Motorsport stets auf einem hohen Niveau praktiziert werden. So darf nicht vergessen werden, dass sich nicht nur eine Riege von Spitzensportlern entwickelt hatte, sondern dass auch die Technik Weltniveau erreicht hatte. Viel wichtiger scheinen jedoch die Freude, das 'Wir-Gefühl' und die Begeisterung, die der Motorsport den Aktiven, und auch den Fans, in der DDR bescherte. Dieser Meinung ist auch der ehemalige Rennfahrer Volker Worm, denn

„heute, zu einer Zeit, wo oft der Zweite schon als Verlierer gilt, sollten wir uns die Erinnerung an unsere Zeit bewahren. Statistiken sind nachzulesen, aber Gefühle und Stimmungen finden sich in keinem Archiv.“¹³³

¹³³ Volker Worm o.J., nach Medrow 2004, 150

7 Anhang

7.1 Quellenverzeichnis

7.1.1 Bücher

- Altendorfer, Otto (2004): Das Mediensystem der Bundesrepublik
Deutschland – Band 2. Wiesbaden
- Geyler, Stefan (Hrsg.) (2002): Menschen, Mythen und Motoren – Die
Sachsenring-Story (2. Auflage). Chemnitz
- Ihling, Horst (2005): 50 Jahre Rallye Wartburg – Bilder einer Legende.
Erfurt
- Ihling, Horst (2006): BMW (Ost), EMW, Wartburg – Autorennsport in der
DDR. Bielefeld
- Jordan, Mike/ Melenk, Wolfgang (2008): Rennsportlegende Heinz Melkus -
Lebenswerk und Sportkarriere des Dresdner
Automobilkonstruktors und Autorennfahrers. Bielefeld
- Kowalczuk, Ilko-Sascha (2009): Die 101 wichtigsten Fragen – DDR.
München
- Medrow, Hendrik (2004): Von Rennpappe, Easter & Co. –
Automobilrennsport im Osten. Chemnitz
- Melenk, Wolfgang/ Rönicke, Frank (Hrsg.) (2004): Meister des Sports - Der
Automobilrennsport in der DDR. Stuttgart
- Richter, Hedwig (2009): Die DDR. Paderborn
- Schröder, Wolfgang (2009): Die Motorrad- und PKW- Produktion der DDR
– AWO, MZ, SIMSON, TRABANT, WARTBURG. Bielefeld

7.1.2 Sonstige Schriften

- Täger, Harald (1992): Chronik des ADMV 1957-1992. Berlin
- Täger, Harald (2007): Zeitreise – 50 Jahre ADMV 1957-2007. Berlin

7.1.3 Zeitschriften

mobil mit uns. Ausgabe 1/ 2007

mobil mit uns. Ausgabe 4-5/ 2007

mobil mit uns. Ausgabe 6/ 2010

7.1.4 Internetquellen

Kramer, Frieder (o. J.): Die Benzin-Affäre

<http://www.ddr-formell.de/Hauptframe/Home/hauptframe.htm>

Abgerufen: 05. 04. 2011

7.1.5 Filme

ADMV (2007): 50 Jahre ADMV – Zeitreise durch den Motorsport. Berlin

Mitteldeutscher Rundfunk (MDR) (2007): Geschichten vom Sachsenring –

80 Jahre Sachsenring. Berlin

7.1.6 Persönliches Gespräch

Täger, Harald, Geschäftsführer des ADMV Berlin – persönliches Interview

am 10. 02. 2011

7.2 Interview

Das vorliegende Interview wurde mit Herrn Harald Täger am 10. Februar 2011 in der Berliner Zentrale des ADMV geführt.

Täger: Das war der alte Sachsenring, ca. 8 km lang. Hier gab es die Tribüne, hier war auch Start und Ziel. Hier fanden die Ehrungen statt. Da hat man dann als Dieter Braun gewonnen hat, hier an der kleinen Stelle, die Hymne gespielt. Weil beim Hochziehen der Flaggen, Siegerpodest Erster Zweiter Dritter, wurde die Hymne gespielt. Aber die ca. 150.000 Fans, die da ringsum standen, die haben keine Hymne gehört, denn die Lautsprecher waren abgeschaltet. Man wollte nicht, dass das ringsherum zu hören war, da hat man sie nur anstandshalber da vorne gespielt. Das war ein Auswuchs. Ein anderer Auswuchs war, die DDR war in den 60er Jahren nicht überall anerkannt in allen Ländern. Sagen wir mal DDR-Sportler wollten irgendwo hinfahren und brauchten ein Einreisevisa. Man brauchte einmal aus der DDR das Ausreisevisa und das Einreisevisa für das bestimmte Land. Das war damals so; kein Visa, kein Reiseverkehr, also zumindest nicht weltweit. Das ist jetzt von mir gesprochen, das müssten sie genau raussuchen, jetzt hatte die DDR meinetwegen in England oder in Frankreich in den 60er Jahren noch keine Botschaft. Das heißt, das Konsulat in Westberlin musste für die DDR-Sportler das Einreisevisa nach Frankreich oder nach England beschaffen, damit, wenn die Leute ins Flugzeug gestiegen sind, dort auch raus gelassen wurden. Da hat man im Sinne des Kalten Krieges gesagt 'Naja, die sollen ruhig kommen'. Da ist also von uns jemand rüber gefahren ins Konsulat nach Westberlin, hat die Pässe von 16 Sportlern hingebracht, und 10 Betreuern oder Funktionären, und dann sollte das Einreisevisa beschafft werden. Entweder ist es nicht beschafft worden, oder mit einer Woche Verspätung. Mit einer Woche Verspätung konnte keiner mehr was mit anfangen, weil dann der Wettkampf vorbei war.

Bardot: Also hat die BRD quasi boykottiert?

Täger: Ja, das war im Kalten Krieg. Das Spielen der Hymne meinetwegen, die DDR-Fahrer sind nach Westdeutschland gefahren und es wurde dort gesagt 'Ne, wir machen alles, aber die DDR-Nationalhymne, wenn die hier siegen, die wird nicht hochgespielt.' Oder am Start und Ziel, ich sag mal jetzt mit meinen Worten, wenn 15 Nationen am Start waren, dann hat man erst mal versucht nur 14 Nationen zu repräsentieren, die 15., also sprich die DDR-Flagge, nicht aufzuhängen. Das war auch ein Auswuchs vom Kalten Krieg. Es war einfach der Politik geschuldet, 'so wie ich Dir, so Du mir', dieses hin und her. Von dieser Situation von damals, also 50er Jahre – ich hab ihnen

das mal kopiert – das war Sektion Rennsport. Vorläufer von der Sektion Rennsport war wahrscheinlich der Deutsche Sportausschuss. Also, das hier ist 1951, lesen Sie mal bitte, hier steht irgendwo was von 'gemeinsames Vaterland', im unteren Absatz.

Bardot: 'Durch gesamtdeutsche Veranstaltung auch einen Beitrag zu leisten zur baldigen Einheit unseres Vaterlandes ist dabei besonderer Wunsch.'

Täger: Und das ist 1951, da waren also beide Länder schon drei Jahre alt. Das hier ist 1953.

Bardot: Darf ich mir das hier kurz unterstreichen? Sehr interessant!

Täger: Titel vom Programm: Deutsche an einen Tisch.

Bardot: Und da hat es keine Probleme mit der Führung gegeben?

Täger: Ne, das war ja sagen wir mal in den Jahren, darum hatte ich ja versucht zu erklären, obwohl es zwei Länder gab, also sprich gegründet BRD, ne Woche später DDR, hat man ...

Bardot: ...noch daran geglaubt und wollte...

Täger: Ich sag mal, vielleicht über ne Koalition oder so, ne gewisse Annäherung zu erreichen und vielleicht doch wieder zum gemeinsamen Deutschland zu kommen. Dass man einfach sagt, 'ok, das is die Phase nach dem Krieg. Es gibt viele Schuldige. Es gibt hier ne Ostzone. Es gibt hier ne Reparation, jeder muss seinen Teil leisten. Wir müssen mal sehen wie die Endnazifizierung erfolgt, wir müssen mal sehen wie die Bodenreform und dann werden wir sehen was so auf uns zukommt.' Und daraus ist irgendwann eine Kehrtwende entstanden.

Bardot: Aber auch durch die Alliierten, die die beiden Seiten unterstützt haben. Sowohl die Amerikaner, als auch die russische Führung hatten ja kein Interesse daran, dass da mehr oder weniger Kontakt stattfindet.

Täger: Es gibt ja einen Auszug, ich weiß jetzt nicht in welchem Zusammenhang ich das gelesen habe, da habe ich auch sehr gestaunt. Die deutsche Heeresführung hat am 8. Mai die Kapitulation unterschrieben, hier in Karlshorst. Im Sommer, ich sag mal im August 1945, gab es die *Potsdamer Konferenz*, wo alle vier Repräsentanten, also Churchill war dabei, Stalin war dabei, Roosevelt war gestorben, ich weiss jetzt nicht wer die Amerikaner vertreten hat. Jedenfalls die vier Alliierten haben in der *Potsdamer Konferenz* die Grenzen für das zukünftige Deutschland festgeschrieben. Also zukünftiges Deutschland muss man sagen, französische Zone, englische Zone, amerikanische und russische Zone, da war Deutschland nicht geteilt. Es wurden die Reparationsleistungen vereinbart aus den jeweiligen Gebieten, einschließlich der finanziellen Wiedergutmachungen, das alles. In dieser Zeit, also entweder 1945 im August oder kurze Zeit danach, soll, das hab ich jetzt gelesen, der Churchill einen Ausspruch getätigt haben,

der ist auch belegt. 'Ich glaube wir haben das falsche Schwein geschlachtet.' Gemeint war damit, die Deutschen, also sozusagen die deutsche Regierung, in den Boden gestampft, also die faschistische Regierung in den Boden gestampft, falsches Schwein geschlachtet. Damit war gemeint, als 1946/47 es losging, dass die Amerikaner sich gegen die Russen, also dass es dort zur Konfrontation gekommen ist, hat man festgestellt, besser wäre gewesen, wir hätten erst mal den Stalin in die Grenzen verwiesen und nicht die Deutschen. Also, mit diesem falschen Schwein geschlachtet.

Bardot: Im Machtkampf ging es ja eigentlich darum, welches Land ist das stärkste der Welt, wenn man so will. Das war Russland oder die USA.

Täger: Genau.

Bardot: Die haben dann Europa, also bzw. uns, wir waren die Schachfigur, die man benutzt hat, um dem Gegner klar zu machen 'wir sitzen hier am längeren Hebel.' Das wollten ja beide Parteien irgendwie zeigen.

Täger: Wir haben ja hier die internationale Politik, dann die nationale Politik. Und in der nationalen Politik ist ein Segment der Sport. EIN Segment. Und in dieser nationalen Politik, mit diesem einen Segment des Sportes, da hat das dazugehört. Das ist ja völlig klar, wenn in der internationalen Politik eine Kehrtwende erfolgt, das wirkt sich aus auf die nationalen Bestimmungen, bis hin zu den Sportbestimmungen. Darum war das damals so, und 10 Jahre später war es anders. Da kann heute jeder Schlaumeier, ist ja heute noch so, ich sag mal ähnlich so.

Bardot: Das ist auch was, das hätte ich nie gedacht, dass es sowas gab. Also z.B. das 'Deutsche an einen Tisch'.

Täger: Heute wird das eben zum Teil manchmal verschwiegen und die Leute die sich oberflächlich mit der Thematik auseinandersetzen, die denken dann es war alles gar nicht so. Es war aber so. Warum es sich nicht bis 1989 so durchgesetzt hat, das kann ich Ihnen heute nicht sagen. Unter anderem ist schuld der Kalte Krieg.

Bardot: Wenn so ein Plakat entworfen wurde, wie wir hier gerade gesehen haben, mit 'Deutsche an einen Tisch', von welcher Instanz wurde das dann kontrolliert bzw. abgenommen? Wie Sie sagen, es war ja später nicht mehr möglich solche Äußerungen zu machen, musste man das also irgendjemandem vorlegen? Oder wem musste man das vorlegen und wer hat es dann abgesegnet?

Täger: Aus meiner Sicht gab es zwei Komponenten. Zum einen musste man den Titel genehmigen lassen. Da gab es im DTSB eine Abteilung, ich weiß jetzt nicht ob sie Propaganda oder Kultur hieß. Man hat den Titel genehmigen lassen.

Bardot: Vom Dachverband?

Täger: Ja, vielleicht auch das Layout. Aber ich glaube das Layout selber ist vor Ort entstanden. Damals hieß es Gestaltung, heute würde man Layout sagen. Und dann war damit verbunden, also mit der Genehmigung des Plakates und der Inhalte, war verbunden das Papierkontingent. Weil, wir hatten ja sozialistische Planwirtschaft, da musste man dann sagen 'ok, wir brauchen vom Format A1 oder A0 1.000 Bogen und 1.000 Bogen in vierfarbig oder zweifarbig oder einfarbig.' Je nachdem. So war dann der Werdegang. Dann wurde es produziert und aufgehängt. Das war, sagen wir mal, die Phase bis 1972.

Bardot: So wie ich mich bis jetzt durchgearbeitet habe, ist für mich 1972 die Entscheidung gefällt worden 'Wir unterstützen nur noch Sportarten, mit denen wir uns in den Top 5 mit unseren Sportlern platzieren können.' Kann man das so sagen, dass das ungefähr der Beschluss war zu der Zeit?

Täger: Ungefähr, ja. Der Beschluss ist etwa so, 1971 musste das Präsidium beim DTSB, also damals DTSB Bundesvorstand, das war also das Organ des DTSB.

Bardot: Das Präsidium des ADMV musste sich mit denen dann?

Täger: Genau, und musste ne Vorlage beschreiben und dazu schreiben - Entwicklung des ADMV seit 1957 bis zum Perspektivzeitraum 1974. Jetzt muss man wissen, 1973 und 1974 gab es schon keine Weltmeisterschaften mehr. Das heißt also, 1971 musste man dem Bundesvorstand erklären, wie soll sich bis 1974 der Motorsport entwickeln. Und da ist unter anderem festgelegt, in dem damaligen Protokoll von 1971, dass in den fünf Hauptsportarten, hier ist aufgeführt wie sich der ADMV orientiert, Jugendarbeit, Touristik und so weiter, ist hier jetzt nicht von Belangen. Der ADMV bittet um Unterstützung, dass die Motorradgeländesportgruppe beim ASK bestehen bleibt. Man muss dazu sagen, in der DDR gab es den ADMV und die dem ADMV angeschlossene Sportvereinigung Dynamo, das waren die Polizeisportler, und ASK, die Armeesportler. Bei Dynamo gab es z.B. einen großen Club, einen Polizeiclub, in Magdeburg, in Rostock, in Erfurt, der bekannteste Club war Dynamo Erfurt Süd, da kam der Weltmeister Rolf Friedrichs her. Das heißt also, die Polizeistaffeln hatten also Motorsportler, und die ASK-Leute das gleiche.

Bardot: Aber besonders im Motorradsport war das?

Täger: Nur im, also ich kenne jetzt keine Autosportart.

Bardot: Also genau, nur Motorradsport.

Täger: Ja, nur Motorradsport. Dynamo und ASK haben gefördert, Motorball, Motocross, Motorradgeländesport, heute Enduro. Und Bahnsportspeedway. Trial nicht, Straßenrennsport nicht.

Bardot: Und war es so, dass jetzt sag ich mal Dynamo, die ja aus Polizisten bestanden, dass die auch in ihrer Arbeit quasi auf

Motorrädern unterwegs waren und dadurch auch irgendwie die Brücke geschlagen werden konnte? Dass die die Fahrzeuge auch im Dienst sozusagen benutzt haben?

Täger: Die Motorräder, die MZ Motorräder, und bei Simson weiß ich es nicht ganz genau, da müssten wir nachsehen. Die MZ Motorräder hatten zum Teil für die Fahrten im Gelände eine Art modifizierte Ausstattung. Und die modifizierte Ausstattung stammte vom Endurosport her. Und die Polizisten, bzw. die Armeesportler, die haben auf der einen Seite natürlich eine Wettkampfkleidung getragen wie jeder andere Sportler, aber bei Ehrungen sind die zum Teil in Uniform aufgetreten. Wenn die Deutsche Meisterehrung war oder so, da gibt es Fotos von damals, da werden die Sportler in Uniform und mit Abzeichen geehrt. Das war damals so.

Bleiben wir mal bei 1971, da stellt der ADMV den Antrag, also Dynamo und Vorwärts. Dynamo war Polizei und Vorwärts war ASK Vorwärts, so hieß der Armeesportverein. Die vier aktiven Sportler gehörten zur Nationalmannschaft im Motorradgeländesport, was auch stimmte. In den fünf Sportarten konnten Welt- und Europameisterschaften in der DDR übernommen werden und internationale und nationale Veranstaltungen durchgeführt werden. Und dann geht es nachher weiter, aufgrund langer Tradition, werden folgende internationale Veranstaltungen vorgeschlagen. Und da kommt dann Teterow, werden also die entsprechenden Sportarten benannt. Und damals, 1971, hat man wahrscheinlich eingeschätzt, dass also in fünf Sportarten es möglich ist, an Welt- und Europameisterschaften teilzunehmen oder von der DDR organisiert werden. Und hier steht nochmal im 1972er Plan, da war man also auch noch soweit, dass, und das ist im Juni 1972 gewesen, es also noch in der DDR Weltmeisterschaften gab. Im Juni 1972 hat man sich damit beschäftigt und da steht noch geschrieben: 'Die nationale Repräsentanz des DDR-Sports, dann Welt- und Europameisterschaften.' Nicht Olympische Sportarten, Motorsport war nicht olympisch, aber Welt- und Europameisterschaften, also es gibt keinen olympischen Motorsport, aber es gibt Welt- und Europameisterschaften im Motorsport. Und dann steht: 'Ein sportpolitisches Interesse des DDR-Sports besteht, wirtschaftlichen Interessen der DDR müssen notwendig sein.' Ist klar, die MZ muss sagen, wir wollen dass mit MZ Geländesport gefahren wird. Wenn MZ jetzt gesagt hätte, wir bauen keine Motorräder mehr, dann hätte man nicht sagen können, wir können auf MZ fahren. Also wirtschaftlich ist ein Interesse da. Technische Basis, und dann, wenn ein Leistungsniveau einer erfolgreichen Teilnahme bis Platz 6 bei Welt- und Europameisterschaften ermöglicht ist. Disziplinen, in denen die vorgenannten Bedingungen nicht erfüllt werden, nehmen nicht mehr an

Welt- oder Europameisterschaften teil. Das heißt also, in den schwachen Disziplinen oder dort wo es nicht möglich ist, wird nicht mehr teilgenommen, keine internationalen Wettkämpfe mehr. Wenn das so geblieben wäre, dann wäre der Beschluss ab 1973 in dieser Tragweite, der hätte nie so ne Bedeutung erlangt wie es doch passiert ist. Was ist passiert? Irgendjemand, das kann natürlich sein auch im Ministerrat, vielleicht war es auch der Finanzminister, hat gesagt, 'also auf Platz 6, den Motorsport können wir uns nicht mehr leisten, wir müssen den Beschluss enger oder noch verdichteter fassen.' Und es ist dann, das lässt sich aber nicht nachweisen wer es zum Schluss ganz genau gesagt hat. Wie gesagt, es kann also der DTSB-Präsident gewesen sein, es kann der Finanzminister gewesen sein, kann irgendjemand aus dem Ministerrat gewesen sein. Irgendwer muss nach dem Juni 1972 gesagt haben, 'auch das mit dem Platz 6 und mit den fünf Sportarten, das können wir uns nicht leisten.' Und ab 1973 ist der Sport, der Motorsport, komplett aus den Welt- und Europameisterschaften verschwunden. Das heißt also, die Aktiven sind nicht mehr für Welt- und Europameisterschaften nominiert worden und in der DDR nicht mehr ausgerichtet worden. Und zu dieser Zeit, also im Jahr 1972, muss es auf jeden Fall in sofern ein Aufbegehren gegeben haben, weil, wer sich damit dann beschäftigt wird sehen, dass ab 1973 trotzdem Welt- und Europameisterschaften bestritten wurden, nämlich im Motorradgeländesport mit Simson und mit MZ und im Automobilrallyesport mit Trabant und Wartburg. Das heißt also, der Beschluss ist so gefasst worden, dann irgendwann wie gesagt im Sommer oder im Herbst 1972, dass die ADMV Club-Sportler nicht mehr fahren konnten, weil das Geld nicht reicht, auch die Bedingungen Platz 1-6 nicht pässlich sind. Aber wir gestatten es der Industrie weiter an Welt- und Europameisterschaften teilzunehmen und im kapitalistischen Ausland zu fahren. Und jetzt entstand folgendes Problem, dass ab 1973, die Sportler waren ja die Gleichen, mussten die Sportler sagen: 'ok, wir sind Club Hobbysportler und das sind Berufssportler.'

Bardot: ...Werksfahrer sozusagen.

Täger: ...Werksfahrer.' Und da hat man, heute könnte man sagen folgenden Trick angewandt, man hat diese Sportler eingestellt im Werk, hat gesagt das sind Werksangestellte. Das Werk wird über die Industrie die Fahrzeuge bereitstellen, die Ersatzteile bereitstellen, die Valutamittel bereitstellen, die Kosten für die Pässe. Aber das internationale Sportgesetz muss der ADMV achten, weil natürlich das Werk Mitglied der FIM oder FIA war, sondern der ADMV. Und der ADMV musste jetzt sozusagen diese Schere machen und sagen, wir haben hier einmal die Sportler die sozusagen nicht einem Werk

angehören, nämlich die Amateur- und Clubsportler, und hier die Werkssportler. Und für die Werkssportler wurden natürlich weiterhin internationale Lizenzen bestellt, für Welt- und Europameisterschaften nominiert, oder es wurde schlicht darüber berichtet. Aber eben einseitig, jeweils nur Fahrer auf MZ, Fahrer auf Simson, Fahrer im Trabant oder Fahrer im Wartburg. Und die anderen Motorbootrennfahrer oder die andern Clubfahrer oder Speedwayfahrer die hatten ab 1973, wenn man so will, jetzt das Nachsehen.

Bardot: Also keine internationale Basis mehr, sondern konnten dann als ...

Täger: Die internationale Basis die wurde eingeschränkt auf die hier. Das war ab 1973 der internationale Sport, also diese Länder, sozialistische Länder. Dazu kam noch in Ausnahmefällen neben der DDR, Tschechei, Rumänien, Sowjetunion, Ungarn, Polen. Ne, das ist Bulgarien, das Rumänien. Und da gesellte sich ab und zu noch dazu, manchmal Starts in Jugoslawien oder Jugoslawen bei uns, und Kuba. Die gehörten noch mit dazu. So, das war ab 1973 eingeschränkt, jetzt kann man sagen auf der einen Seite, hier die Hochzeit, hier die Blütezeit, und dann ab 1973 diese Einschränkung. Und um die Einschränkung sagen wir mal nicht so vordergründig negativ zu stellen, hat man die, na ich nenn es jetzt mal die finanzielle Unterstützung, sehr hochgeschraubt, indem man gesagt hat: 'ok, wir können euch nicht mehr gestatten Valuta, also sprich DM, zu geben fürs Ausland, wir geben euch aber genug sozialistische Währung. Wir geben euch weiterhin Freistellung von der Arbeit.' Was kostet ne Veranstaltung in der DDR? Wir hatten paar hundert. Jede Veranstaltung wird bezuschusst. Ne Dreier-Veranstaltung kostet meinetwegen 1.000 DDR-Mark, ok hab ich 1.000 DDR-Mark Zuschuss, Sachsenringrennen oder Frohburg-Trial-Rennen kostet 50.000, er kriegt 50.000 Zuschuss. Und es wurde ein riesen Budget geschnürt für den nationalen, also sprich DDR-Sport, oder für den internationalen Sport, sprich sozialistisch eingeschränkten Sport. Wenn man sich jetzt fokussiert auf den Sport allgemein, dann kann man sagen, die eine Säule ist total neu gefördert worden, besser gefördert worden, sehr intensiv, und die andere ist runtergefahren worden bis auf das, was die Fahrer aus den beiden Abteilungen, Werksfahrer, gefahren haben. Das kann man heute sagen, und ich hab das auch in der Chronik geschrieben, da ist in sofern schade, dass natürlich Talente, die es Mitte der 1970er Jahre gab, ich sag mal, die Talentförderung war dann eingeschränkt. Wenn wir jetzt einen sehr guten Motocrossfahrer hätten oder hatten, einen sehr guten Speedway-Fahrer, einen sehr guten Motorbootrennfahrer, maximal konnten die den *Pokal für Frieden und Freundschaft* gewinnen, nämlich die konnten Sieger werden der Wettbewerbe mit den sozialistischen Ländern, aber danach ging es

nicht weiter. Man muss dazu sagen, die Förderung bestand unter anderem darin, dass in den Wettkämpfen, Pokal für Frieden und Freundschaft, das waren Einzelwettbewerbe und Mannschaftswettbewerbe. Also z.B. *Pokal für Frieden und Freundschaft* Automobilrennsport bestand ne Mannschaft aus vier Rennwagenfahrern, mit formelfreien Rennwagen, vier Tourenwagenfahrern, das waren Achte. Jeder Fahrer hatte zwei Mechaniker, Mannschaftsleiter und Delegationsleiter. Für die gesamte Gruppe, für die eine Fahrt nach Riga, damals in der Sowjetunion, heute in Lettland. Nach Albena, damals in Bulgarien, zum *Pokal für Frieden und Freundschaft*. Nach Rumänien. Wenn die dort hingefahren sind und dann hierher gekommen sind, hat der Staat, also sprich der ADMV, alle Kosten für die Mannschaft übernommen. D.h. eine Fahrt nach Bulgarien hat bedeutet zwei Tage Transit durch die Tschechei und Rumänien. Die Kosten für Transit, die Kosten für die Übernachtung, das Tagegeld dazu, der Aufenthalt vor Ort, die Versicherung der Fahrzeuge und das Zurückfahren. Und das ganze im Mai nach Riga, im Sommer nach Bulgarien und so weiter. Und das im Wasserski, im Autocross, im Kartsport, also in all den Sportarten die auch in der Chronik beschrieben werden.

Bardot: Also man kann schon sagen, dass es für die damalige Zeit ja ein wahnsinniger Luxus war so einen Sport zu betreiben?

Täger: Das war Luxus. Ich sag mal, es ist falsch, wenn man sagt, der Sport wurde ab 1973 nicht mehr gefördert. Das ist zu allgemein, zu pauschal. Das trifft auch nicht den Kern. Wenn man sagt ab 1973 hat man in fast allen Sportarten keine internationale Förderung bezogen auf Welt- und Europameisterschaften, nicht mehr bewirkt, das ist klar. Aber das Andere, der Jugendsport, der Nachwuchssport, der Breitensport oder so, der ist schon sehr gefördert worden. Das waren riesige Budgets.

Bardot: Die 1970er, das war ja dann wirklich nochmal eine richtig heiße Phase im Kalten Krieg, und das ist ja klar, da wurde dann noch ein Vorhang zugemacht, aber trotzdem sollte es nach wie vor diese Wettkämpfe geben.

Täger: Das Schlimmste war dann immer, nehmen wir mal, wer fällt mir jetzt ein... Sagen wir mal der Straßenrennsport war Motorradrennsport, Automobilrennsport, war schon immer sehr zuschauerträchtig.

Bardot: zuschauerträchtig, wie sie vorhin sagten, am Sachsenring konnte man normal 150.000 Mann ...

Täger: Ja, beim *Schleizer-Dreieck* waren auch 150.000-200.000. Wir hatten z.B. mal Anfang der 1980er Jahre eine Wirtschaftskrise, und ich meine nicht die Ölkrise, sondern die Wirtschaftskrise. Und da sollte Schleiz abgesagt werden, weil einfach der Staat gesagt hat, 'wir können

die Massen nicht, wir haben nicht genug Bockwurst, wir haben nicht genug Fassbier, wir haben nicht genug Limonade. Es wird alles nichts, wir sind eingeschränkt.' Die Kontingente waren runtergefahren, die Imbissbuden können keine Äpfel, keine Apfelsinen verkaufen, oder was auch immer. Und auf einen Schlag, das heißt auf einen Schlag, das würde bedeuten ab Donnerstag Anreise der Fans, am Freitag war ja schon Training, alles gesperrt. Drei Tage lang 150.000 oder 200.000 Menschen versorgen, das schaffen wir nicht. Im Kreisgebiet, damals bis nach Gera, Kreis Obrodenscheid Voburg. Was haben die gemacht? Die Bäcker haben Brot gebacken. Die haben gesagt 'ok, wenn es keine Bockwurst gibt, dann gibt es Schmalzstullen.' Dann gab es dort tonnenweise Brot, die Leute haben Schmalzstullen geschmiert, haben Schmalz verkauft statt Bockwurst. Da war also auch so ein Zusammenhalt, 'wir wollen das *Schleizer Dreieck*' oder 'wir wollen das *Sachsenring-Rennen*, selbst wenn wir nur Schmalzstullen essen. Alles kein Problem, wir wollen aber die Motorradfahrer sehen.' Dann passierte Folgendes, im Motorradrennsport z.B., da gab es einen sehr bekannten ungarischen Fahrer, Janos Drapal hieß der. Oder einen bulgarischen Fahrer, Bogdan Nikolov, die sind beide Fahrer gewesen aus ihrem Land und haben an Welt- und Europameisterschaften teilgenommen, wo wir nicht fahren konnten. Und die sind, weil sie ja Bulgaren, Tschechen oder Ungarn waren, je nachdem, sind Welt- und Europameisterschaften gefahren. Jetzt sind die natürlich, jeder Veranstalter in der DDR hat gesagt, 'wir müssen auch den Bogdan Nikolov holen, oder wir müssen den Janos Drapal holen. Wenn die hier sind, die sind ein Zuschauermagnet, weil die können wir auch verkaufen, WM-Teilnehmer Drapal, das zieht erst mal.' Und dieser WM-Teilnehmer Drapal wurde sozusagen in die Konkurrenz derer geschickt, die nur sozialistische Rennen fahren. Und was denken Sie, was die am Sachsenring erlebt haben, wenn man dem Janos Drapal versucht hat Konkurrenz zu bieten? Es gab immer mal wieder einen DDR-Fahrer, der fast so gut war. Ich kann mich jetzt nicht entsinnen ob jemand genauso gut war, aber dieser packende Zweikampf, WM-Teilnehmer Drapal gegen sozusagen einen DDR-Fahrer zweiter Garnitur gewissermaßen, wenn man das so betrachten will. Das hat also die Massen total begeistert, das war richtig toll. So hat es auch der Bernd Beckhusen erlebt. Bernd Beckhusen war Motorbootrennbootweltmeister, konnte ab 1973 nicht mehr fahren, und wenn in sozialistischen Ländern er mal auf Weltmeister aus den anderen Ländern traf, ist er gegen die gefahren und hat denen auch ab und zu mal einen Sieg abgeknöpft. Dann hat der gesagt: 'pass mal auf, ich kann Dich schlagen, warum darf ich nicht Weltmeisterschaften fahren.' Durfte nicht, weil dann wenn man gesagt

hätte, gut Beckhusen, Du fährst, dann hätten die anderen gesagt, wir sind auch fast Weltspitze.

Bardot: Wurden solche Veranstaltungen auch von den Medien begleitet? Gab es da Kamerateams, etc.?

Täger: Ich spreche jetzt mal als Fan, wenn im jetzigen vereinten Deutschland eine Weltmeisterschaft stattfindet, dann ist das maximal die Formel-1-Weltmeisterschaft, die RTL als Bezahlender überträgt. Findet eine Weltmeisterschaft im Speedway statt, findet der Grand Prix statt am Sachsenring, findet ne Motorkrossweltmeisterschaft statt, da müssen Sie einen Kanal suchen, der diese Veranstaltung überträgt. Und Sie können vergessen, dass ein Öffentlich-Rechtlicher drüber berichtet. Das kriegen Sie eigentlich nicht mit. In der DDR-Zeit, ich sag mal in der Zeit ab 1973, da wurde z.B. das *Sachsenring-Rennen* und das *Schleizer-Dreieck-Rennen* am Sonnabend und Sonntag drei bis vier Stunden live übertragen. Da wurde vom Vorstart Interviews der Fahrer, Start, Siegerehrung, erstes Rennen, zweites Rennen, drittes Rennen, mehrere Stunden übertragen. Es war, muss man auch wirklich dazu sagen, eine Hochzeit. Wir hatten Pokal für Frieden und Freundschaft meinetwegen in Gumpelstadt. Gumpelstadt ist ein Ort in Thüringen, da wurde der *Pokal für Frieden und Freundschaft* oder der *Pokal der Kalikumpel* im Motocross in Teuschenthal ausgetragen. Heute würde man sagen das ist nicht nur zweite Garnitur, das ist dritte Garnitur, wenn man es mit heutigen Maßstäben sieht. Das wurde eine halbe oder eine Stunde übertragen im DDR-Fernsehen. Motocross in Zschopau wurde übertragen. Im Kartsport hatten wir den *Pokal für Frieden und Freundschaft* in Cottbus. Sechs Nationen haben um die kleine Weltmeisterschaft im Kartsport, also sprich *Pokal für Frieden und Freundschaft*, gestritten. Das wurde in Cottbus ausgerichtet, das hat das DDR-Fernsehen übertragen. Das ist heute undenkbar. Versuchen Sie heute mal ein Kartrennen oder was anderes im Fernsehen zu sehen. Da muss man wirklich sagen, da gab es eigentlich keine Einschränkung. Und die zeigten natürlich Weltmeisterschaften, die wurden in der DDR auch übertragen. Da gibt es also noch alte Filmaufnahmen, auf dem Video das ich Ihnen gegeben habe, auf der DVD. Da sind noch ein paar Ausschnitte aus der Zeit der Weltmeisterschaft von damals. Allerdings, man muss fairerweise auch dazu sagen, zu der Zeit des Kalten Krieges wurde dann natürlich auch ein bisschen sortiert. Wenn ein BRD-Sportler gewonnen hat, hat man über den Sieg berichtet, aber emotionslos. Einfach nur, sozusagen um der Statistik Rechnung zu tragen. Hat ein anderer oder einer vom befreundeten sozialistischen Land gewonnen, da wurde das natürlich mehr mit Hurra oder mit Freundschaft verbunden. Und wenn ein DDR-Sportler gewonnen hat, na

dann erst recht natürlich, dann hat man den hochjubeln lassen. Aber das ist natürlich auch der Zeit geschuldet, das war einfach damals so.

Bardot: Ja gut, das heißt also, die Medien wurden schon so gelenkt, dass man gesagt hat, wenn es positiv für unsere Nation ist, dann wollen wir das natürlich nochmal auf einem ganz anderen Niveau spiegeln, als wenn das jetzt z.B. die BRD, die ja irgendwo doch so das konträre System war, gewesen ist.

Täger: Im ADMV haben wir bis 1975 oder 1976 16 Sportarten gehabt. 1989 hatten wir 19. 1975/76 hatte sich eine Gruppe formiert, die hat darüber gesprochen, wie kann man Buggy-Sport aus dem Amerikanischen ins Autocross überführen. Jetzt muss man dazu sagen, in der DDR hatten wir eine Knappheit an Fahrzeugen und Ersatzteilen, und jeder der irgendeine Idee hatte, der wurde sofort in die Schranken verwiesen, weil es natürlich hieß, 'wir haben für die Bevölkerung kaum die Ersatzteile, geschweige denn komplette Fahrzeuge, und Ihr wollt damit Sport treiben. Und die im Sport zum Teil ruinieren oder kaputt machen, das geht nicht.' Und da sind die Sportfreunde darauf gekommen und haben gesagt 'Nene, wir brauchen das nicht, wir brauchen nur das alte, kaputte, von den nicht mehr verwendbaren Fahrzeugen. Und wir bauen uns daraus selber die Buggies. Das heißt, wir schweißen den Rahmen, bauen uns die Achsen ran, Einzelradaufhängung, setzten den Motor ein und machen einen Überrollkäfig dazu und bauen daraus ein Fahrzeug.' Da gab es auch ein Pro und Contra. Der damalige Präsident vom ADMV, Eckbert von Frankenberg, der hat schwer gehört, und der musste immer sein Hörgerät benutzen. Wenn er das manchmal nicht richtig eingeschalten hat, dann hat er nicht alles verstanden. Da haben sich manche dann auch ein bisschen einen Witz daraus gemacht. Bei irgendeiner Sitzung ist über das Problem Autocross Ja oder Nein gesprochen worden. Unser stellvertretender Präsident, das war der Minister für Verkehrswesen, der hat immer gesagt 'Ne, das können wir nicht verantworten, die reißen uns sozusagen die Ohren vom Stamm wenn wir noch eine Sportart entwickeln, weil durch die Knappheit von Ersatzteilen die Sache noch forciert wird.' Und das hat aber der Eckbert von Frankenberg nicht ganz mitbekommen und war zu einer Sendung im Fernsehen eingeladen und wurde über die Entwicklung des ADMV gefragt und über den Motorsport und so weiter. Und da hat der Reporter damals den Eckbert von Frankenberg gefragt: 'Sagen Sie mal Herr Frankenberg, was gibt es denn Neues?' Und da hat der Herr Frankenberg gesprochen: 'Also das Neueste ist eine neue Sportart. Wir machen im ADMV jetzt Autocross.' Der hat auch sozusagen nur einen Teil davon mitbekommen und hat öffentlich im Fernsehen erzählt, wir machen jetzt im ADMV Autocross. Und da hat sich keiner mehr getraut,

sozusagen Widerspruch anzumelden. Und da wurde dann mehr oder weniger aufgrund der Aussage des Präsidenten in der Öffentlichkeit, wurde dann gesagt 'Na gut, dann probiert man Autocross aus.' Autocross hat sich dann als tatsächliche Sportart entwickelt. Es gab Autocross-Klassen, einmal mit Motoren vom Trabant, 600 ccm, dann mit Motoren von Wartburg mit 1.000 ccm, dann später mit Motoren vom Lader, 1.300 ccm, und die internationale Klasse hatte dann Motoren bis 1.600 ccm. Also es wurde dann ne richtige professionelle Motorsportart. Das wäre die eine Story.

Bardot: Also im Grunde genommen, aufgrund von einem Versprecher wurde dann die Sportart offiziell?

Täger: Die wurde offiziell. Nur weil der damalige Präsident, Herr von Frankenberg, sozusagen nur Bruchstücke von dieser Diskussion vernommen hatte und wollte aber dann auf die Frage 'Was gibt es Neues?', so nach dem Motto 'na ich werd Euch mal Neues verkünden', ohne zu wissen, was er eigentlich sagt.

Unter anderem gab es bei uns die Disziplin Nummer 15. Wir hatten 16 Sportarten, mit Autocross dann später 17, und die Disziplin Nummer 15 war bei uns der Kfz-Veteranensport, Oldtimer. Wir hatten bei uns im ADMV etwa, ich würde mal sagen, 1.600 Oldtimer-Fahrzeuge registriert. Davon waren zwei Drittel oder fast zwei Drittel, Motorräder und Gespanne, und ein Drittel Autos und LKW, die bei uns erfasst waren. Und jetzt gab es ab und an Nachfragen vom Ministerium, wahrscheinlich Ministerium für Außenhandel. Später haben wir herausgekriegt, die haben zu der Gruppe Schalck-Golodkowski gehört. Anfragen aus Westdeutschland, die wollten sehr gern einen Oldtimer aus der DDR kaufen. Das war insofern lukrativ, weil frei konvertierbare Währung geflossen ist, also sprich DM, in DM wurde bezahlt. Und die Besitzer, die haben einen Teil davon in DM bekommen und konnten sich zusätzlich noch ein Auto aussuchen. Bei uns gab es ja Wartezeiten auf Skoda, Moskwitsch, Trabant oder Lader oder Wartburg, und diejenigen die gesagt haben 'ok, ich verkaufe meinen Oldtimer', die haben sozusagen noch als zusätzlichen Anreiz dann sofort zum normalen Preis, also ohne Schwindelaufschlag, einen PKW bekommen. Für die Menschen die das getan haben war es gut, aber bei uns im ADMV, die Kommission die sich mit dem Problem beschäftigt hat, haben wir gesagt 'also eigentlich gefällt uns das gar nicht, dass Autos oder Motorräder nach Westdeutschland verkauft werden, denn die verschwinden ja dann auf nimmer Wiedersehen.' Und da haben wir sogenannte Wettkampfbestimmungen gehabt, die waren wie hier im A-4 Format, und da haben wir in die Wettkampfbestimmung mit rein genommen, dass die Oldtimer und diese Fahrzeuge technisches Kulturgut sind und nur verkauft werden können oder abgegeben

werden können, wenn die Kommission zustimmt. Das heißt also nach dem Motto 'Müller besitzt das Auto und verhökert das jetzt meistbietend.' Und der Variante hat man dann einen Riegel vorgeschoben. Warum konnte man das machen? Wenn jemand seinen Oldtimer nicht angemeldet hatte, hatte der den irgendwo privat zu stehen, dann hätten wir keinen Einfluss gehabt. Wenn aber jemand seinen Oldtimer bei uns angemeldet hatte, dann hat der mehrere Vorteile gehabt. Folgender Vorteil hat dazugezählt: Nummer 1, er war das ganze Jahr über uns versichert, brauchte keinen Zusatzbeitrag bezahlen, das war ein Gruppenvertrag. Und Zweitens, er hat von uns ein so genanntes registriertes Oldtimer Kennzeichen bekommen und konnte ohne normales Kennzeichen, ohne Haftpflichtversicherung, ohne Steuern, konnte er im öffentlichen Straßenverkehr mit dem Oldtimer fahren. Während der Veranstaltung, drei Tage vor der Veranstaltung, drei Tage nach der Veranstaltung. Das war für viele natürlich finanziell sehr lukrativ, weil sie gesagt haben 'mein Fahrzeug ist angemeldet, das ist versichert, ich zahl keinen Zuschlag und ich kann im Straßenverkehr fahren, ohne mit normalem Kennzeichen.' Davon hatten wir ca. 1.600.

Bardot: Also 1.600 Oldtimer-Besitzer, die diesen Service in Anspruch genommen haben?

Täger: Genau. Und die mussten sich dann sozusagen dieser, ich nenn es jetzt mal Knebelung, unterwerfen und konnten, wenn ein lukratives Angebot kam von der Gruppe, 'wir wollen das Auto gern nach Westdeutschland verkaufen, weil da gibt es, einen reichen Knopf, der hat Interesse daran', da konnten wir sagen 'nene'. Und da mussten wir dann manchmal antanzen, weil es da einen Widerspruch gab. Auf der einen Seite wollten wir und die Funktionäre aus der Oldtimer-Kommission nicht, dass das Fahrzeug verschwindet, also sprich ausgeführt wird. Und andere haben gesagt 'nene, für Geld wird alles gemacht.' Da haben wir uns damals dagegen gewährt und konnten auch ein paar Fahrzeuge hier behalten in der DDR. Nach der Öffnung der Grenze ist das dann natürlich sinnlos gewesen, das Vorhaben, aber bis dahin hat das eine Rolle gespielt. Das ist insofern wichtig, weil der Oldtimer-Sport, oder sagen wir mal die Pflege von alten Fahrzeugen, hat genauso zum Programm gehört wie das Herstellen von eigenen Fahrzeugen. Wir haben Sport getrieben mit Serienfahrzeugen, wir haben Sport betrieben mit Sportfahrzeugen. Da sehen Sie ja in der Chronik bei den Sportfahrzeugen um welche Ersatzteile-Baugruppen wir uns da gekümmert haben, wer da alles zugeliefert hat. Da sind ja X Firmen gewesen.

Bardot: Genau, das kommt sehr gut rüber. Auch mit den entsprechenden Logos zu den einzelnen Fabrikaten. Das muss ja auch

alles noch aus der eigenen Industrie heraus entstehen. Selbst in Westdeutschland wurde ja der Motorsport von, weiß ich nicht, aus Japan, aus USA kamen ja die Teile zusammen. Das war ja dann viel einfacher, wenn man...

Täger: ... wenn man das Geld hatte, konnte man sich vieles kaufen. Das war sehr von Vorteil.

Bardot: Und in der DDR wurde ja dann wirklich noch alles im eigenen Land produziert oder eben in den Ländern die zu dem sozialistischen System dazu gehörten. Das ist schon gar nicht mehr so vorstellbar heute, wenn man von Globalisierung und von Import/Export spricht und sieht, dass mittlerweile in irgendwelchen Fabriken völlig andere Motoren laufen und so weiter. Baukastensysteme, dass Skoda alles von VW kriegt oder so. Da hat sich viel geändert. Aber genau das möchte ich in der Arbeit auch widerspiegeln, was es zu der Zeit eben gab und wie das alles funktioniert hat. Und dass es auch irgendwo funktioniert hat, selbst bei Mangelwirtschaft.

Täger: Da will ich noch ne dritte Story beifügen.

Es gab ne VVB, die hieß Vereinigung Volkseigener Betriebe, die stand über den Betrieben. Und die VVB Automobilbau saß in Chemnitz, also damals Karl-Marx-Stadt. Und der Generaldirektor von VVB Automobile war ein gewisser Dieter Vogt. Dieser Dieter Vogt hat zu denen gehört, die dem Motorsport positiv eingestellt waren, obwohl sie sozusagen verantwortlich für PKW-Produktion alle Hände voll zu tun hatten, weil die Ingenieure und Konstrukteure in Zwickau und Eisenach neue Autos gebaut haben als Prototypen oder Versuchsmuster. Die wurden jedes Mal eingestampft, weil der alte Trabbi in der alten Form aus dem Ende der 1960er Jahre oder der Wartburg aus dem Ende der 1960er Jahre in der Urform ja so blieb. Jeder Prototyp wurde zwar ausprobiert, aber wurde dann wieder eingestampft, weil kein Geld, keine Ersatzteile, keine neuen Werkzeuge, keine Importe. Obwohl es solche Muster gab, mehrere. Gibt es auch einige im Museum. Jedenfalls, dieser Dieter Vogt war dem Motorsport sehr zugetan. Und Dieter Vogt hat zu den Oppositionellen gehört, kann man heute sagen, die auch der Regierung gesagt haben 'Also passt mal auf, wenn ihr das Geschäft mit Wartburg anleiert, also den Wartburg lasst, aber in den Wartburg nicht mehr den 3-Zylinder 2-Takter einbaut, sondern den 4-Zylinder von VW', ..

Bardot: ..den Polo-Motor.

Täger: Polo-Motor, grad der wurde in den Trabbi eingebaut. Der Polo-Motor hatte knapp 1.000 ccm, der war für den Trabbi vorgesehen. Und der 1.300er Golf-Motor war für den Wartburg vorgesehen. Und diese Motoren sind in Chemnitz im Versuch gelaufen, einfach um auszuprobieren, wie würde die Richtung sein. Damals gab es so ne Vorgabe, 'Ja, wir werden aus Valuta-Gründen nur den Rumpf-Motor

kaufen, d.h. also die wesentlichen Baugruppen. Und das was dran gehört, Vergaser, Lichtmaschine, vielleicht Einspritzpumpe und so Zubehör, das werden wir selbst bauen, um Valuta zu sparen.' Damals hat der Dieter Vogt zu denen gehört, die gesagt haben 'wir haben 20 oder 30 Jahre so was nicht mehr gebaut, lasst uns den Motor komplett importieren, weil wenn wir da nur den Rumpf-Motor nehmen und wir nehmen unsre Teile ran, wer weiß ob das alles hält.' Damals hat man das ausprobiert, im Versuch immer wieder gefahren. Dieter Vogt, der wurde auch durch einen Minister damals bestraft, weil er sich aufgelehnt hat, öffentlich. Und dieser Dieter Vogt war dem Motorsport zugetan. Den haben wir mal eingeladen zum Sachsenring, ich sag mal vielleicht 1987 oder 1988, und da war er sehr begeistert von den Formel-Fahrzeugen die wir hatten und von den Autorennfahrzeugen. Formel-Fahrzeuge sind die in der Silhouette wie ein Formel-1-Wagen, die Räder freistehend, in der Mitte einen Rohrrahmen, Gitterrohrrahmen, Kunststoffverkleidung.

Bardot: Aber waren auch mit Wartburg-Motoren angetrieben?

Täger: Nur in den 1960er Jahren. Die hatten später, in den 1970er und 1980er Jahren, alle Lader-Motoren. 1.300er, und später 1.600er. Und das hat er gesehen, und dann haben wir dem Dieter Vogt gesagt 'naja, das mit en Lader-Motoren ist ausgereizt, eigentlich müssten wir ne Innovation betreiben mit dem Formel-Fahrzeug.' 'Na was stellt Ihr Euch denn vor?' hat er damals gesagt. Ein Direktor, der also nicht nur gekommen ist um mal ein Autorennen zu sehen und auf der VIP-Tribüne sich da ne kostenlose Bockwurst einzupfeiffen oder Kaffee zu trinken. Der hat mit uns gefachsimpelt. Dann haben wir gesagt 'Naja, wir müssen eigentlich das Chassi modernisieren, wir müssen im Windkanal fahren um, sagen wir mal wirklich na ja, dass das Auto guten Luftwiderstandsbeiwert oder besseren zu finden, und wir bräuchten natürlich auch einen leistungsstärkeren Motor.' Na warum den leistungsstärkeren Motor? Naja, weil international nicht mehr die 1.300er Klasse gefahren wird, sondern da wird mit 1.600ern gefahren. Aber Lader hat zwar 1.600er Motoren importiert, es gab ja den 1.600er Lader, aber da war so schwer ranzukommen. Wer überhaupt einen 1.600er Lader hatte, war froh, der hat keinen für denn Motorsport abgegeben. Also uns fehlten die Motoren. Und der Dieter Vogt, das muss man sich mal vorstellen, der war Generaldirektor, hat der zu uns gesagt 'Naja, kommt mal zu mir nach Karl-Marx-Stadt.' Wir sind zu ihm hingefahren, haben ihm das Projekt vorgestellt, und da hat er uns gezeigt, dass er natürlich von VW 1.300er Motoren kriegt zum Versuch, die für den Wartburg vorgesehen waren. Da hat er gesagt: 'Ich werde meine Kollegen beauftragen, die sollen einfach mal in die große Kiste, wenn ich zwei neue Versuchsmotoren brauche, nicht zwei 1.300er

Motoren rein tun, sondern zwei 1.600er Motoren. Das kann ja für VW nicht das Problem sein.' Wahrscheinlich waren das dann die Motoren aus dem Golf GTI oder so. Und da hat der für uns, sozusagen aufm kleinen Dienstweg, aus Hannover oder aus Wolfsburg die VW-Motoren beschafft. Große, 1.600er. Da waren wir das erste Mal froh.

Bardot: Von was für einer PS-Klasse reden wir da?

Täger: Die Motoren hatten, würde ich mal sagen, die 1.300er Motoren hatten von Haus aus, also der Serienmotor kam an ne Noppenwelle, anderer Schleppebel, also wurde frisiert. Ich würde mal sagen die hatten von Haus aus 60 KW, also sagen wir mal ca. 90 PS und die größeren, 1.600er, hatten vielleicht 90 KW also so 120/130 PS. Durchs Frisieren konnte man 20 bis 30 % Leistungssteigerung erreichen.

Bardot: Also andere Abgasanlage?

Täger: Genau. Anderen Vergaser, anderen Luftdurchlass und so weiter. Vielleicht hatten die damals gegossene Kolben, keine geschmiedeten Kolben, rein. Die wurden auch ein bisschen erleichtert, dass man höhere Drehzahlen fahren konnte. Also dass insgesamt so 20 % mehr Leistung, auf jeden Fall. Hat er uns als erstes den 1.600er Motor beschafft oder zwei, dann hat er gesagt wir machen daraus ein Projekt, hat als VVB-Automobilbau ein finanzielles Budget aufgestellt und hat den kompletten Bau von – ich will jetzt nix falsches sagen – von ein oder zwei, ich glaube es waren dann zweie, neuen Rennwagen finanziert, die also auch VW-Motoren drin hatten. Und einer der Rennfahrer war ein Dresdner Rennfahrer, Ulli Melkus, der hat dann das komplette Auto gebaut, d.h. neuer Rahmen, neue Räder, neu Chassi, neue Bremsen, alles was neu war. Und der Ulli Melkus hat zu denen gehört, der ist leider dann tödlich verunglückt, hat zu denen gehört, die gesagt haben 'wenn wir schon so ein neues Auto bauen und der Generaldirektor uns das finanziert, was besseres kann uns nicht passieren.' Da hat der gesagt: 'wir müssen uns ein bisschen was abkucken von der Formel-1.' Und Ungarn war damals das einzige sozialistische Land, was ein Formel-1-Rennen in Budapest ausgetragen hat. Die andern waren alle in damals kapitalistischen Ländern. Und Ungarn war ein Reiseland wo man nicht visafrei hin konnte aus der DDR. Aus der DDR konnte man nur nach Polen, in die Tschechei mit dem Personalausweis fahren, nach Ungarn oder Bulgarien musste man einen Reisepass haben mit einem Visum. In Budapest fand der Formel-1-Lauf statt, der heute ja auch noch stattfindet, aber eben zu sozialistischen Zeiten. Da haben wir für Ulli Melkus einen Reisepass besorgt, haben ein ungarisches Visa besorgt, haben mit den Freunden gesprochen in Budapest, die sollen dem Ulli Melkus auch ne Karte geben fürs Fahrerlager, weil nur aus der Ferne durch den Zaun ein Autorennen, da kann man ja noch keine Details erkennen. Ulli Melkus

ist ins Fahrerlager, hat dort Formel-1-Wagen fotografiert, hat auch mit den Leuten gesprochen wie die bauen und da ist unter anderem eine, ich kann heute nicht mehr sagen ob das aus der Idee entstand oder ob man nur davon wusste, und hat gesehen wie das praktisch bei der Formel-1 gemacht wurde. Bei uns zum Beispiel waren die Federbeine, also jedes Rad hatte eine Einzelradaufhängung, und die Federbeine, das waren also Federbeine, Stoßdämpfer mit einer Schraubfeder, die konnte man an der Seite sehen. Die waren auf der einen Seite an der Achse fest gemacht, auf der anderen Seite am Rahmen. Und wenn man das Auto dann in sich gesehen hat, hat man die Federn gesehen. Also wenn das eingefedert hat, gingen die Stoßdämpfer hin und her und die Federn zusammen. Die standen auch im Luftwiderstand. Und in der Formel 1 war man schon so weit, da wurde an die Achse ein Lenkhebel angebaut und das Federbein wurde unter die Karosse gesetzt, sozusagen längs zur Fahrtrichtung, stand nicht mehr im Luftstrom und über ein Umlenksystem eingefedert. Und das hat der Ulli Melkus damals fotografiert bei der Formel 1, vielleicht auch abskizziert, und hat das dann für diesen neuen Prototyp verwendet für den Formel-Rennwagen, der 1989 dann auch gelaufen ist.

Bardot: Aber Melkus hat ja auch so einen Sportwagen gebaut?

Täger: Melkus hat einen RS 1000 gebaut in den 1960er Jahren. Das war ein Sportwagen mit Wartburg-Motor. Melkus selber, der Heinz Melkus, der Vater von Ulli Melkus, hat zu Beginn der 1950er Jahre seine Rennfahrerlaufbahn begonnen. Er war auch Meister, aber ich weiß jetzt nicht wie oft, aber jedenfalls ein sehr guter Rennfahrer gewesen. Und der ist einen Formel-Wagen gefahren und später hat der dann den RS 1000 gebaut, das war ein, heute würde man sagen, Sportwagen. Also ein Sportwagen, naja ein zweisitziges Auto...

Bardot: Ich habe vor kurzem eine Reportage gesehen, weil die ja jetzt einen neuen Melkus gebaut haben.

Täger: Ja, der RS 3000 oder so, genau. Und den Vorgänger, da gibt es auch Bilder in der Chronik...

Bardot: Ja genau, den hab ich gesehen. Wo er in der Kurve liegt und ein Wartburg auf der selben Höhe.

Täger: Ja. Das können wir vielleicht auch noch sagen.

Bardot: Ja, auf jeden Fall. Dass man damals dann nach Budapest gereist ist und sich dort von der Formel 1 so ein bisschen die Kniffe abgeschaut hat und das dann wieder in Heimarbeit quasi nachgebaut hat.

Täger: 1990, als feststand, dass der Einigungsvertrag am 3. Oktober greifen wird, war für den ADMV klar, aus den Weltföderationen auszusteigen. Aus FIM und FIA.

Da hätte es zwei Varianten gegeben. Entweder hätte man abgewartet, wer fasst irgendeinen Beschluss, so nach dem Motto 'Wir stellen den

Antrag, dass der ADMV rausgeschmissen wird, oder der ADMV tritt selber aus, aufgrund der deutsch-deutschen Entwicklung.' Der ADMV hat 1990 den Antrag gestellt bei der FIA in Paris, bei der FIM in Genf, entlassen zu werden. Wir sind auch, sagen wir mal, in Freundschaft entlassen worden und haben auch eine Erinnerungsurkunde für die Mitgliedschaft bekommen, also das war 1990.

Bardot: Aber war das dann im Grunde ein Entgegenkommen, um zu sagen 'ok, wir akzeptieren das, wir gehen auf die Westdeutsche Seite zu'?

Täger: Es war aus meiner Sicht 1990 auf jeden Fall ein Entgegenkommen, weil wir auf der einen Seite gesagt haben, der Einigungsvertrag sagt aus, die Sportstrukturen der alten BRD sind anzunehmen. Das hätte bedeutet, den DDR-Strukturen hätte man irgendwann das Leben ausgehaucht. Also haben wir gesagt 'ok, die Modernität liegt auch darin, dass man sich den neuen Strukturen der alten BRD annimmt. Also verabschieden wir uns und müssen auch nicht international für irgendeine Diskussion sorgen, jetzt streiten die sich wer die Besseren in der Weltföderation sind. Die alten Westdeutschen oder die Alten aus der DDR.' Also haben wir diesen Beschluss gefasst, waren damals vielleicht allerdings, heute kann man das sagen, ein bisschen blauäugig. Wir haben gedacht 'ok, dann nehmen wir die Sportstrukturen, wir tun den ersten Schritt, treten aus, und der zweite Schritt wird dann so sein, wir nehmen die Sportstrukturen der alten BRD an.' Und der alten BRD hätte bedeutet, für den Motorsport war zuständig OMK, Oberste Motorsport-Kommission, bestehend aus 50 % ADAC, 50% DMV, und ONS, Oberste Nationale Sportbehörde, 50 % ADAC, 50% AvD. Dann haben wir gedacht 'ok, dann treten wir der OMK und der ONS bei und sind dann Bestandteil der westdeutschen oder der gesamtdeutschen Sportstruktur.' Und da ONS und OMK Gesellschaften waren, das eine war eine GmbH und das andere war eine GbR, haben die gesagt 'ne, wir können Euch nicht so ohne weiteres aufnehmen.' Die Gesellschafter müssen das entscheiden und jeweils die Gesellschafter haben abgelehnt, einen dritten Gesellschafter, also sprich den ADMV, aufzunehmen. Das war also indirekt das erste Mal so eine Art, nicht nur Seitenhieb, sondern Versuch eines Todesstosses. Weil erst hat man gesagt 'tretet mal aus den Weltföderationen aus, ihr nehmt die Strukturen an'. Und als wir die Strukturen annehmen wollten, hat man die Tür zugeschlagen. Und es gab auch von Außen keine Möglichkeit. Man hätte vielleicht international klagen können, aber 1990/91 war keiner in der DDR mit dem internationalen oder nationalen Rechtssystem so vertraut, dass man sagt 'das lassen wir uns nicht gefallen'. Also haben wir nach einer Lösung gesucht. Man muss dazu sagen, das hat dem ADMV das erste Mal einen großen Schaden

verursacht, weil damals die Wettbewerber natürlich gesagt haben 'hey Clubs im ADMV, Mitglieder im ADMV, tretet lieber bei uns ein. Ihr seht, der ADMV wird nicht aufgenommen in OMK und ONS, Ihr werdet keinen Sport mehr treiben können. Es wird nicht mehr lange den ADMV geben, weil' ...

Bardot: Also hat man speziell Mitglieder des ADMV angeschrieben?

Täger: Angeschrieben, die Clubs eingeladen. Ich bin selbst zu Veranstaltungen gewesen, wo sich der ADAC präsentiert hat und hat die Clubs eingeladen nach dem Motto 'Wir haben nichts dagegen, dass Ihr vom ADMV kommt, aber wir werden Euch mal hier darstellen wie groß und bedeutend der ADAC ist, und wir werden Euch gleichzeitig erklären, dass mit dem ADMV in Zukunft nicht mehr viel los ist.' Und nun nehmen Sie mal die Menschen an, es war 1990/91 die Euphorie, was aus Westdeutschland kommt ist besser, was aus Westdeutschland kommt ist bunt, das glänzt, das ist alles wunderbar. Es ist auch nicht schlimm, aber es hat einfach zu dieser Phase der Euphorie gehört. Und wenn dann noch jemand kommt und sagt 'hier habt Ihr bunte Prospekte vom ADAC, hier habt Ihr Souvenirs vom ADAC, und wir können Euch gleichzeitig sagen, im ADMV wird bald nichts mehr los sein.' Da ist, sagen wir mal, ich will nicht sagen zu 99 %, aber zu mehr als 50 % klar, dass der Mensch sagt 'na gut, ok'.

Bardot: Kann man das mal in Zahlen sagen wie viele Mitglieder der ADMV verloren hatte zu dieser Zeit?

Täger: Ich würde mal sagen, wir hatten zu der Zeit, 1989/90, ca. 700/800 Clubs und hatten innerhalb von zwei Jahren einen Verlust von 400 bis 500 Clubs. Wobei, man muss fairerweise dazu sagen, bestimmt ein Drittel der Clubs hat sich aufgelöst, hat keinen neuen Strukturen angenommen, hat einfach gesagt 'ne, Ehrenamt, wir wollen nicht mehr'.

Bardot: Also ein Drittel ist sowieso aufgelöst worden, weder zu Westdeutschen Verbänden gegangen?

Täger: Ja genau. Und die anderen, ich würde mal sagen, von denen die geblieben sind, sind drei Viertel zum ADAC gegangen oder vom ADAC abgeworben, egal wie man das sehen will. Und die anderen sind entweder in einigen Fällen zum AvD, in einigen Fällen zum DMV, oder sind freie Clubs geblieben ohne Trägerschaft. Weil sie gesagt haben, 'wir wollen keinen Motorsport mehr treiben', denn wir hatten ja zum ADMV in der DDR-Zeit sehr viele Clubs, die einfach nur Clubs-Interessensgemeinschaften waren, also Gemeinschaftsleben, Touristik, Selbsthilfwerkstätten und so weiter. Die haben natürlich gesagt 'ok, was brauchen wir einen Trägerverband, wir sind eh noch da, aber wir brauchen keine – wie soll man sagen – Synergien im Sinne des Sports, wir haben keine Lizenzfahrer, wir haben keine Rennveranstaltungen, wir brauchen nicht unbedingt einen Dachverband.' Aber von denen die

geblieben sind, also z.B. die drei großen Clubs in Frohburg, in Schleiz oder in Ruttscheid, die drei Straßenrennsportclubs, die haben gesagt 'ok, ab 1991, wir können keinen Sport mehr treiben.' Und Straßenrennsport war ja eine der bedeutendsten Säulen im ADMV. Und die haben einfach gesagt, es hat keinen Zweck, wir gehen in den ADAC. Wir haben dann gesagt 'ok, wie können wir uns retten? Wir könnten jetzt sagen, es hat keinen Zweck.' Aber die Mehrheit hat sich entschieden und hat gesagt: 'naja, was heisst das jetzt, gemeinsame Strukturen?' Gemeinsame Strukturen hätte auf der einen Seite bedeutet, das haben wir auch versucht damals den Funktionären klar zu machen, hätte bedeutet: ok, wir haben einen Einigungsvertrag, Fußball vereinigt sich in Fußball, Schwimmen mit Schwimmen, Leichtathletik mit Leichtathletik, das ist völlig nachvollziehbar. Mit wem soll sich der ADMV vereinigen? Es gibt ja nicht einen Partner in Westdeutschland. Einer aus Westdeutschland und einer aus Ostdeutschland hätte bedeutet aus Zweien machen wir Einen. Aber im alten Westdeutschland gab es, und das haben wir nicht erfunden, die waren ja da, gab es den ältesten Autoclub AvD, gab es den größten Autoclub ADAC, gab es den Motorradclub DMV. Wir waren aber nie sozusagen ein Bestandteil von Alt-ADAC oder Alt-AvD oder Alt-DMV. Also haben wir gesagt 'ok, wenn die Sportstrukturen anzunehmen sind, dann muss es ja möglich sein im vereinten Deutschland, also im großen Deutschland jetzt, statt drei alten Clubs, vier zu haben. Nämlich ADAC, AvD, DMV plus ADMV. Oder wir vereinigen uns alle.' Und dieses Vereinigen aller, da sind bei den Westdeutschen Sportfreunden immer die Jalousien runter gegangen. Wenn wir gesagt haben, wir vereinigen uns alle zu einem Gemeinsamen, da wäre eine Logik da gewesen. Das wollen sie nicht, sie wollten nur dass sich der ADMV vereinigt, aber das war wiederum sozusagen ja keine ehrliche Aufwartung, weil mit wem hätten wir uns vereinigen sollen? Mit einem Stück DMV, mit einem Stück AvD oder mit einem Stück ADAC?

Bardot: Die Strukturen waren einfach völlig anders, der ADMV hatte alles unter einem Dach und in Westdeutschland hatte man nochmal für jedes einzelne einen eigenen Verband.

Täger: Das hat uns auf der einen Seite sehr geschadet. Man muss auch dazu sagen, irgendwie war das in einem gewissen Sinne unkameradschaftlich oder unfair, weil natürlich man diese für den ADMV unangenehme Situation, die wurde einfach ausgenutzt. Zum Nachteil für uns, indem man einfach gestreut hat, es hat keinen Zweck, der ADMV wird keine Chance haben. Und es kam noch ein Drittes hinzu, man hat das zum Teil sehr leicht gemacht. Zu ADMV- oder DDR-Zeiten gab es ja so gut wie keine datentechnische Erfassung mit dem Computer, wie wir es heute kennen, sondern wir hatten in den Clubs,

als Beispiel ein Club bestand aus 50, 100 oder 200 Mitgliedern. Was hatten wir von dem Club? Von dem Club hatten wir die Anschrift, die Anschrift des Vorsitzenden oder die Anschrift des Geschäftsführers oder meinetwegen die Anschrift der Geschäftsstelle. Und der Vorsitzende oder der Geschäftsführer hat uns jährlich gemeldet, bei mir im Club sind 150 Personen. Davon 100 Erwachsene. Der Erwachsenenbeitrag hat 3 DDR-Mark 50 gekostet. Also ich brauch von Euch 100 Klebmarken für 3,50 Mark, weil ich 100 Erwachsene habe. Ich hab 50 Frauen, die haben meinetwegen 2 DDR-Mark bezahlt, ich brauch 50 mal Klebmarken für 2. Und ich hab noch 50 Kinder. Ob das Kind Müller oder Meier hieß, ob der Erwachsene Müller, Meier, Schultz hieß, das wussten wir nicht. Wir wussten nur, in jedem Club sind so und soviel Personen. Jetzt kam die Wende, jetzt haben wir den Vorsitzenden angeschrieben oder den Geschäftsführer 'Achtung, mit dem ADMV geht es weiter!'. Wenn der gut war, dann hat er auf uns gehört. Wenn der sehr gut war, dann hat der uns die Adressen seiner 50, 100 oder 150 Mitglieder mitgeteilt. Wenn er schlecht war, hat er auf Durchgang geschaltet, dann haben wir nichts erfahren. Und wenn der sehr schlecht war, dann hat er die Adressen genommen ...

Bardot: ... und hat die dem ADAC geschickt.

Täger: ... und ist wo anders hingegangen. Und viele, in späteren Begegnungen in den Clubs haben wir die getroffen, haben gesagt 'wir haben ja von Euch nichts mehr gehört.' Also sprich vom ADMV. Ja, das war technisch gar nicht möglich, weil wie sollten wir Müller, Meier, Schultze im Club Bescheid sagen, wenn der Vorsitzende oder Geschäftsführer ...

Bardot: ... die Adressen nicht raus gegeben hat.

Täger: ...die Verbindung abgerissen hat. Da haben wir uns sozusagen wund geschrieben. Wir konnten es ja nicht. War keine Möglichkeit. Das in der Summe hat alles zu so einem großen Problem geführt. Und 1991 haben wir dann durch ne Kooperation, wir wollten ne Kooperation mit dem ADAC haben, weil der ADAC hat ja 50 % Anteile im Automobilbereich, 50 % Anteile im Motorradbereich gehabt. Da hatten wir einen Vertrag vorbereitet und der damalige Sportpräsident, Herr Lüding, der hat mit uns den Vertrag durchgesprochen und im ADAC München ist dann der Vertrag abgelehnt worden, d.h. ne Vertretung des ADMV im Motorrad- und Automobilbereich. Und wir haben das dann später ...

Bardot: Hat es dazu eine Begründung gegeben, dass man jetzt gesagt hätte...

Täger: Also, es gab ein Gremium, ich kann heute nicht mehr sagen wie das Gremium hieß. Im ADAC gibt es ja ein Sportgremium, gibt es vielleicht auch einen Verwaltungsrat. Ich kann nicht direkt sagen, wer

dafür zuständig war, aber es wurde jedenfalls in den Gremien damals abgelehnt. Und der Herr Lüding, wir sind damals davon ausgegangen, dass der Herr Lüding ein sehr fairer Mann war. Ich hab ihn in den Gesprächen auch nur als fairen Sportrepräsentant des ADAC kennen gelernt. Und der hat sich auch dafür eingesetzt, der hat auch mit uns den Vertrag ausgehandelt. Der war eigentlich fest davon überzeugt 'ok, der ADMV lässt sich, da ja ONS und OMK auf der einen Seite nicht dulden, der ADAC lässt sich vertreten, wir kriegen das hin.' Und Lüding hat uns dann auch mitgeteilt 'tut mir Leid, ich konnte mich nicht durchsetzen.' Und so hat sich der ADMV im Automobilsport durch den AvD und im Motorradsport durch den DMV vertreten lassen und es sind mehrere 100.00 DM in die Vertretung geflossen, als Vertretungsgebühr. Für jede Lizenz, für jede Veranstaltung die wir angemeldet haben bei ONS und OMK, mussten wir eins zu eins die Gebühren bezahlen, obwohl in den neuen Bundesländern gab es ja damals diese Nachlässe, Steuernachlässe, bestimmte Vorteile, Förderungen. Und bei uns, wir mussten sozusagen ab 1991 eins zu eins bezahlen, wie in Gesamtdeutschland und wir mussten darüber hinaus noch zusätzliche Vertretungsgebühren bezahlen.

Bardot: Und wie kamen die liquiden Mittel überhaupt zu Stande?

Täger: Die Mittel kamen zu Stande, Nummer 1 aus Mitgliedsbeiträgen, Nummer 2 aus ein bisschen Sponsoring, wir hatten ein paar Partner, und natürlich auch durch rigorose Sparmaßnahmen. Man musste sich genau überlegen, was können wir uns jetzt leisten und nicht leisten. Das hat natürlich auch dazu geführt, dass wir meinetwegen lieber, sagen wir mal wir haben meinetwegen im Jahr 25.000 – 30.000 DM an Kooperationsgebühren an den DMV bezahlt, wir hätten mit den 20.000/30.000 auch junge Fahrer fördern können. Aber was war jetzt wichtiger, den Sport sozusagen weiter zu organisieren, oder in die Fahrerförderung zu stecken? Es war ne komplizierte Situation, aber die Mehrheit hat sich dafür ausgesprochen und gesagt: 'Ne, der ADMV hat sich nicht geweigert zu vereinigen weil wir alte Strukturen haben oder nicht modern sind, sondern weil das nach den bestehenden Strukturen gar nicht möglich war.' Hab ich ja versucht zu erklären, warum das nicht ging. Die Sache wäre sehr einfach gewesen, hätte es einen ADMV von Westdeutschland gegeben und einen ADMV von Ostdeutschland, da wäre das 1990/91 völlig klar gewesen, glasklar eigentlich. Aber es war nicht so.

Bardot: Weil zwei verschiedene Strukturen aufeinander getroffen sind, die nicht so vereinbar waren, wie man sich das hätte wünschen können.

Täger: Sie wollten doch noch zur Stasi?

Bardot: Ja, die Repressalien die es zum Teil vielleicht gegeben hat während der Zeit. Sie haben es ja schon gesagt, man musste vorsichtig

sein, wie es mit den internationalen Wettbewerben aussah und so weiter. Sie haben vorher von einem Motorbootrennen in Italien gesprochen, da musste man ja von der Führung sicher sein, dass die Sportler, Mechaniker und das ganze Team, das da hingeschickt wurde, auch wieder zurückkommt. Wie hat man da gesagt 'ok, das ist der Sportler, da ist kein Risiko, dass der abhaut und den Sport dann in Westdeutschland beitreibt'?

Täger: Ich will dazu jetzt mal Folgendes sagen. Aus der Zeit der 1960er Jahre kann ich zu wenig sagen, weil ich da noch nicht gearbeitet habe und das nicht so verfolgt habe. Ich will ein bekanntes Beispiel sagen, weil das auch heute noch in verschiedenen Dokumentationen eine Rolle spielt. 1960 waren die Motorräder von MZ im Straßenrennsport, ich sag mal auf der Welt gesehen, spitze. Das heißt also, sie haben zu den führenden Nationen gehört, die Rennmotorräder hergestellt haben. Und es gab einen Rennfahrer, der hieß Degner, Ernst Degner, der kam unten aus Sachsen, der hat in der Motorradweltmeisterschaft, ich glaube in der Klasse 125 Kubikzentimeter, geführt. Der hat 1960 oder 1961 in der Weltmeisterschaft geführt. Und in Schweden fand der Weltmeisterschaftslauf statt, und bei diesem Weltmeisterschaftslauf ist Ernst Degner ausgeschieden. Da hätte man jetzt sagen können 'oh schade, wäre er nicht ausgeschieden, wäre MZ Weltmeister geworden.' So gibt es nur einen Vizeweltmeistertitel aus den 1950er Jahren von Horst Fügner in der 250er Klasse, aber so hätten wir den Weltmeistertitel erringen können. Warum ist er ausgeschieden? Er hat mitten im Rennen das Motorrad an der Strecke abgestellt. Alle dachten den ersten Moment, Motorrad kaputt, Zündkerze kaputt, Getriebeschaden, Kette gerissen oder irgendwas kaputt. Und dann hat sich herausgestellt, das Motorrad war da, das war auch ganz, nur Ernst Degner fehlte. Ernst Degner hat sozusagen, damals der Begriff Republikflucht, begangen, bei diesem letzten Weltmeisterschaftslauf, hat das Motorrad abgestellt. Der Titel für MZ war futsch und Ernst Degner war weg. Ernst Degner ist dann später, ich glaube zu Suzuki oder Yamaha gegangen, jedenfalls zu einer japanischen Motorradmarke, hat die Geheimnisse von MZ verraten. MZ war was den Drehschiebermotor angeht – Drehschieber ist ja im Prinzip ne seitliche Steuerung, die auf der Kurbelwelle sitzt, da sitzt der Vergaser nicht am Zylinder, sondern wird am Motorgehäuse befestigt. Und diese Systematik Drehschieber war bei MZ, oder da war MZ führend, auch überhaupt im Zweitakter. Da hat der Ernst Degner verschiedene Dinge den Japanern verraten und der ist dann auch ein Jahr später oder zwei Jahre später nochmal Weltmeister geworden in der 50er Klasse. In der Blüte seiner Laufbahn hat der einfach gesagt 'ach, Westdeutschland ist doch besser, ich werde mal abhauen.' Wie weit die Stasi den verfolgt

hat, oder wie weit vorher jemand Bescheid wusste oder nicht Bescheid wusste, das kann ich nicht sagen. Ich kann auch nicht sagen, ob der jemals Repressalien ausgesetzt wurde. Das ist ein Beispiel von damals. Aus der Zeit wo ich was sagen kann, ich kenne jetzt keine Fälle, die sagen wir mal so problematisch waren, dass man sagen könnte, das war ja richtig schlimm, man muss das heute mal aufarbeiten. Weil es ist ja Vielen ein schlimmes Schicksal widerfahren, solche Fälle kenne ich nicht aus dem Sport. Ich will aber ein paar Fälle nennen, die mir noch gängig sind oder weil ich sie entweder gesehen oder erlebt habe. Es gab z.B. einen Rennfahrer, der hieß Bischof, Hartmut Bischoff. Sein Sohn Evrén Bischoff ist später, nach der Wende, ein guter Rennfahrer geworden, hat ein eigenes Team. Und der Hartmut Bischoff hat zur DDR-Zeit, er war ein sehr guter Rennfahrer gewesen, einer der Besten die wir hatten, hat später nochmal Gokart gefahren, ist ein sehr guter Gokartrennfahrer gewesen und ein exzellenter Techniker. Der hat also aus MZ-Motoren die besten Rennmaschinen und die besten Gokarts gebaut. Also auf der Basis vom MZ. Und dieser Bischoff, Hartmut, hat also uns insofern im ADMV ein bisschen gefordert, der hat gesagt 'ich bin so gut, wollen wir nicht mehr mit den Sachen machen?' Nun hatte ja der ADMV unter der Beschlusslage gestanden, mehr mehr heißt im sozialistischen Land ja, aber mehr geht nicht. Und der Hartmut hat uns damals so ein bisschen unter Druck gesetzt, auch positiv. Ich kann mich nicht erinnern an ne Böswilligkeit, aber er hat uns unter Druck gesetzt, und hat dann den Antrag gestellt 'na gut, ok, dann reise ich aus. Ich habe sozusagen meinen Zenit erreicht mit MZ im sozialistischen Lager, ich will aber mehr und wir können mehr und wenn ihr das nicht wollt, wenn ihr das verhindert'. Heute würde man sagen das ist Blödsinn gewesen, wir hätten ja wirklich mehr machen können, aber Hartmut Bischoff hat jedenfalls uns unter Druck gesetzt. Und wir haben damals mit ihm geredet, er soll doch Antrag auf Ausreise zurückziehen, und er ist dann freiwillig nach Österreich gezogen. Und das ging ratzifatzi. Ob da jemand mit dran gedreht hat, ob man gesagt hat, man will den Unruhestifter los sein und wir schicken den lieber nach Österreich als nach Westdeutschland, weil Österreich sagen wir mal der DDR näher gestanden hat. Das wäre, sagen wir mal, so ein Beispiel, an was ich mich erinnere aus der Zeit. Oder anderes Beispiel. Die DDR hat jedes Jahr Nationalkader berufen. D.h. also, wir hatten in den Motorsportarten Motorradrennsport, Enduro, Motocross, Trial, Speedway, Autocross, Kartsport, also Gokart-Sport, Automobilrallyesport, Motorbootrennsport und Wasserski. In den Sportarten hatten wir Nationalmannschaften, für die internationalen Wettbewerbe sozialistischer Länder. Und natürlich bei den Industriefahrern die Fahrer, die Europa- und Weltmeisterschaften gefahren sind. Diese

Fahrer wurden jedes Jahr erfasst. Die haben ne Karteikarte ausgefüllt. Auf der Karteikarte standen im Prinzip die technischen Daten des Sportlers, in welchem Betrieb er arbeitet. Und dann mussten die Karteikarten, wenn der Sportler die persönlich ausgefüllt hatte, auch so ein bisschen seine Zielsetzung, in welcher Klasse er fährt, mussten unterschrieben werden.

Bardot: Zielsetzung im Sinne von welchen Platz?

Täger: Ja, so ne gewisse Vorstellung, genau. Damit man auch sagen konnte 'ok, Müller startet in der Motocross-Klasse 125Kubik und Meier startet in der Motocross-Klasse Seitenwagen.' Dass das auch ein bisschen zuordenbar war. Und dann, das muss ich sagen war damals aus meiner Sicht ein geschickter Schachzug, oder es war ok, dann musste die Karteikarte unterschrieben werden, vom eigenen Verein. D.h., der Motorsportclub musste bestätigen 'ja, mein Rennfahrer Müller, ich bestätige dass er würdig ist, im Nationalkader zu sein. Der ist bei uns im Club angesehen, oder der hat vom Club alle Unterstützung.' Dann musste er es vom Betrieb unterschrieben lassen, vom FDGB, ich glaube das war damals der FDGB-Stempel, also jedenfalls vom Betrieb. Und wir haben damals jedem Sportler nur einen Vordruck mitgegeben und haben gesagt: 'wenn Du zu Deinem Betrieb gehst, setz Deinen Betrieb in Kenntnis, wenn Du nominiert wirst als Nationalkader, dann stehen in diesem Jahr folgende Wettbewerbe an. Also fünf Mal *Pokal für Frieden und Freundschaft* im Ausland, noch drei internationale Starts und fünf Rennen in der DDR. Also meinetwegen 10 oder 15 Rennen im Jahr. Und da kann es sein, dass der ADMV eine Freistellung, das war im Arbeitsgesetzbuch verankert, dass der ADMV eine Freistellung verlangt von Freitag bis Montag, von Mittwoch bis Mittwoch, je nachdem wohin die Reise ging. Aber wenn der Betrieb die Karte vorgelegt hatte mit dem Brief und hat die Karteikarte unterschrieben, dann hat das nichts anderes bedeutet 'ok, wir im Betrieb wissen Bescheid. Dieser Mensch ist Nationalkader im Motorsport, das ist ein sehr guter Motorsportler, wir sind dafür.' Und dann kam es zu uns, denn bei uns wurde es in der Sportkommission beraten und dann haben wir dem DTSB die Gesamtaufstellung der Mannschaften gegeben, und dann wurden die abgeprüft. Weil alle die als Nationalkader nominiert waren, das waren die Fahrer, die Helfer und Mechaniker, und die Delegationsleitung. Die hatten den ersten Vorteil, dass sie nominiert waren, die hatten den zweiten Vorteil, wenn wir dann die Bettelbriefe geschrieben haben an den Betrieb 'gebt denen doch mal frei. Oder statte den doch mal mit einem Auto aus, der braucht unbedingt einen Anhänger.' Dann war das im Prinzip, von 100 Fällen hat das 99 mal funktioniert, weil die Betriebe gesagt haben 'aha, stimmt, die haben ja bestätigt, dass Müller Nationalkader ist, es soll ja sein.' Dann hat das im Prinzip immer

irgendwo die Tür geöffnet und es war ne runde Sache. Und diese Menschen haben wir dem DTSB gemeldet und haben dem DTSB gesagt, die müssen dann alle einen Reisepass kriegen. Der eine für Ungarn, der nächste für Bulgarien, der eine für alles. Ob so Sachen auf diesem Dienstweg überprüft wurden, ist ja auch politisch sagen wir mal, ist ja vielleicht im Ort auffällig. Heute würde man sagen, kriegt der ein Führungszeugnis, oder so. Das haben wir nicht erfahren.

Bardot: Aber es ging ja schon durch viele Instanzen, die das absegnen mussten?

Täger: Ja, aber da wusste man ja nie genau, ist der im Betrieb vielleicht auch einer, der sagen wir mal auf einem internen Weg Informationen weitergibt. War das jemand, man musste auch damit leben, im Betrieb gab es welche die waren pro Motorsport, und es gab aber auch welche die waren contra, die gesagt haben 'was sollen die sich am Motorsport beteiligen, die sollen hier arbeiten und nicht Motorsport betreiben.' All diese Nuancen haben ja irgendwo eine Rolle gespielt. Jedenfalls, die wurden dann alle bestätigt, und wenn sie bestätigt waren, waren sie im Nationalkader. Und wenn die Delegationsleiter von der Reise zurückgekommen sind - das hatte ich ja auch schon erwähnt, die Reisen wurden ja komplett finanziert, also das was an Reiseaufwendung, Reisekosten anstand, wurde vom ADMV bezahlt – da mussten die Delegationsleiter einen Bericht schreiben. Der Bericht sah vor, die Delegation bestand aus so viel Personen, wir sind dort hingefahren, wir haben Transit die und die Orte besucht, es hat einen Unfall gegeben ja oder nein, es sind alle gesund hin und zurückgekommen ja oder nein, wir haben folgende Platzierung erreicht, wir haben Ausfälle gehabt oder wir haben einen Unfall gehabt, der Sportler wurde verletzt wieder mitgebracht oder blieb verletzt im Krankenhaus Sofia oder Moskau oder irgendwo liegen. Das war die statistische Meldung, die auch wertvoll war. Und dann gab es auch besondere Vorfälle, ist irgendwas passiert. Besondere Vorfälle konnten sein, siehe Beispiel Ernst Degner, Sportler ist hingefahren, aber abgehauen und nicht wieder gekommen. Oder hat der vielleicht ein fremdes Mädchen angelacht, also wir konnten den nicht zügeln, der ist so zu sagen hinter dem Mädchen hergewesen. Oder der hat zu viel getrunken, wir nehmen den aus Strafe nicht zwei Mal mit, weil der war besoffen gewesen. Oder vielleicht auch, der ist zu nah an Westdeutschen oder fremden Sportlern gewesen, das kann alles sein. Aber ich kann mich jedenfalls nicht daran erinnern, dass es da größere Probleme gab. Da ist ein einziger Fall, an den ich mich jetzt spontan erinnere, der aber auch nicht ne Bestrafung auf sich zog, aber wo man ne Diskussion geführt hat. Es war ein Autorennen gewesen irgendwo, also nicht in der DDR sondern in einem anderen Land, und da ist Jochen Maas, Jochen Maas war ein bekannter

Autorennfahrer aus Westdeutschland, und der ist dort auch gewesen auf dem Rennen, auf dem Platz. Und bei dem Rennen hat man sich wahrscheinlich im Fahrerlager getroffen, und da hat sich die Frau vom Ulli Melkus vom Jochen Maas mit einem Faserschreiber so ein Autogramm über der Brust auf den Körper schreiben lassen. Und das hat irgendeiner fotografiert und hat es gemeldet, also hat Verrat geübt. Und da musste sich Ulli Melkus mal verantworten, warum er seine Frau, sag ich jetzt mal einfach, seine Frau nicht im Griff hat. Wie kann das sein, dass die sich von einem Westdeutschen Rennfahrer ein Autogramm oberhalb der Brust raufschreiben lässt. Wer den damals verraten hat, das kann ich heut nicht sagen, aber auch so was gab es. Aber er ist nicht bestraft worden.

Bardot: Aber da kam ein Disziplinarverfahren?

Täger: Ne, wahrscheinlich hat man ihm gesagt 'Du, sprich mal mit Deiner Frau.' Oder man hat vielleicht mit seiner Frau gesprochen. Vielleicht hat man auch gesagt 'Mensch, das war ja auch gar nicht so gemeint.' Man konnte aus einer Mücke einen Elefanten machen, wenn man es wollte. Sicherlich, man hätte es auch sein lassen können. Oder man hätte sagen können 'mach das so, aber nicht irgendwo wo man es sieht.' Aber es hat ja jemand gesehen und dann auch Verrat geübt.

Bardot: Ja, das ist ein wunderbares Beispiel. Das wäre ja heute gar nicht mehr vorstellbar, dass sich irgendjemand bei einer Sportveranstaltung z.B. ne Unterschrift geben lässt von einem Sportler aus einem anderen Land und dass, oder gerade BRD war wahrscheinlich das ...

Täger: ... ja, wahrscheinlich deshalb. Heute kennt man das ja nur wenn sich jemand den Fuß oder den Arm bricht und dann unterschreiben X Menschen auf dem Gipsarm oder so was. Da war es einfach auf, also nicht direkt auf der Brust, so oberhalb. Wahrscheinlich hat die einen Bikini angehabt im Fahrerlager und hat sich das so auf die Haut schreiben lassen. Und da war Jochen Maas ja in der Zeit, 1980er Jahre, da war er ja noch in der Blüte seiner Laufbahn. Ich hab auch noch Autogramme von Giacomo Agostini oder so von verschiedenen Rennfahrern. Das war, Weltmeister aus der damaligen Zeit, da hat man sich Autogramme geben lassen. Aber natürlich aufs Bild oder eine Mütze oder auf ein T-Shirt, nicht auf den Körper. Weil auf dem Körper konnte man nichts mit anfangen. Maximal ein paar Stunden oder so.

1987 war noch nicht an die Wende zu denken, keine Einigung.

Bardot: Das war die WM, der Antrag eine WM auszurichten?

Täger: Ja. Wir haben also, Herr Toben, der damalige Genralsekretät, und ich, wir haben an die FIM ne so genannte Terminanmeldung gegeben, für ne Weltmeisterschaft im Enduro 1989 oder 1990 in Zschopau. 1987 war an wirklich noch keine Reform, an nichts zu

denken, außer dass es im ADMV immer wieder Stimmen gab 'wir müssen uns international weiter öffnen.' Also nicht nur in sozialistischen Ländern, sondern eben international. Der Endurosport war ja aufgrund der Erfolge der Werksfahrer aus Zschopau und Suhl sehr populär. Also Fahrer aus der DDR, Motorräder aus der DDR, alles beides richtig gut, also was will man mehr. Und unter der Maßgabe haben wir verantwortet und haben gesagt, 'wir probieren es jetzt mal, wir melden einen Weltmeisterschaftslauf an, mal sehen was passiert.' Also erschießen wird uns keiner, maximal bestrafen. Wenn wir das aber nicht machen, dann ist mit diesen zwei Jahren Vorlauf ist sonst die Zeit futsch. Und dieser Weltmeisterschaftslauf hat 1990 in Zschopau stattgefunden. Beantragt zweieinhalb Jahre vorher. Das war das eine.

Bardot: In welchem Monat von 1990 war das?

Täger: Müsste man nachkucken.

Bardot: War die Öffnung schon komplett vollzogen?

Täger: Ja. 1990 war ja schon, 1989 gingen die Grenzen auf im November und 1990 war ja schon freier Reiseverkehr. Aber es gab noch eine DDR und es gab noch ein Westdeutschland.

Bardot: Und welche Länder haben da alle teilgenommen an dieser Weltmeisterschaft?

Täger: Alle.

Bardot: Komplett?

Täger: Komplett. Das ist vielleicht noch interessant, was ich Ihnen jetzt sage. Also erstmal haben alle Länder teilgenommen, und 1990 war der ADMV ja noch in der Weltföderation FIM, auch FIA. Jeweils jedes Jahr ist es so, dass zum Saisonende so genannte Mannschaftswettbewerbe stattfinden. Da sind die Einzelwettbewerbe zu Ende und die Mannschaftswettbewerbe finden statt. Und 1990 fand der Mannschaftswettbewerb Weltmeisterschaft im Motocross und die *Sechstagesfahrt*, beides in Schweden statt. Im Herbst, sagen wir mal im September. Termine könnte ich raussuchen. Und im September war abzusehen, am 3. Oktober wird es die Vereinigung geben. Also wenn man so will, im September waren die Stunden der DDR gezählt, im wahrsten Sinne des Wortes. Jetzt waren wir aber noch Mitglied der Weltföderation, im September gab es auch noch ne DDR. Und jetzt sind nach Schweden, zur Weltmeisterschaft im Motocross und zur *Sechstagesfahrt*, zwei deutsche Nationalmannschaften gefahren, obwohl im Prinzip die Stunden gezählt waren. Eine westdeutsche Nationalmannschaft, und dann haben wir einfach, um sozusagen keinen politischen Unfrieden zu stiften, eine ADMV-Nationalmannschaft geschickt. Es sind beide gestartet, beide gefahren, beide im Ziel. Das war 1990. Und wir sind auch 1990, die erste war ne Europameisterschaft im Motocross in Teutschenthal, waren die internationalen Wettbewerbe in

Schleiz, am Sachsenring. Am Sachsenring ist auch insofern noch interessant, am 1. Juli war die Währungsunion, Wirtschafts- und Währungsunion, in der DDR. Ab 1. Juli gab es, das war ein Sonntag, gab es Geld, also DM, und ne Woche später fand der Sachsenring statt. Das heißt, eine Woche nach der Währungsunion fand der Sachsenring statt, *Internationales Sachsenringrennen*. Jeder der vorher am Sachsenring war, der wusste, ne Bockwurst kostet 80 Pfennig, DDR-Pfennig, ne Schrippe, ein Brötchen, ne Limonade kostet 20 oder 30 Pfennig, der Eintritt kostet 3 DDR-Mark und auf der Tribüne meinetwegen 5 DDR-Mark, und ne Woche später alles in DM. Das hat alles funktioniert. Die Leute waren da schon sehr tough und es haut auch alles geklappt. Es gab allerdings Unfälle. Der Sachsenring ist dann 1990 nach dem letzten Motorradrennen eingestellt worden, weil alle gesagt haben 'mit diesen schnellen Motorrädern auf so einer Naturstrecke, da ist dort nicht mehr zu fahren. Entweder fährt man langsam mit klassischen Motorrädern oder wir bauen einen neuen Sachsenring.'

Bardot: So wie man den Nürburgring irgendwann für die Formel 1 gesperrt hat, weil man gesagt hat, das ist zu gefährlich.

Täger: Da gab es dann schlimme Unfälle und so weiter. Mitte der 1980er Jahre haben wir, das gehört eigentlich auch noch dazu, das wird sehr oft vergessen, haben wir oft im ADMV gesessen und der damalige Minister, Schlimper, Horst Schlimper hieß der, war Minister für Verkehrswesen, der war ehrenamtlich im ADMV tätig. Und der hat jedes Jahr mit uns die Sportpläne abgestimmt. Dazu gehörten die Straßenrennen. Jetzt muss man sich folgenden Widerspruch vorstellen, in der DDR waren die Ersatzteile knapp, es war wirklich toll was da trotzdem an Motorsport passiert ist, und es war natürlich nicht jedes Jahr möglich, alle Schlaglöcher zu flicken, alle Strassen mit einem ordentlichen Asphalt zu überziehen. Und der Minister damals musste jeweils aus seinen Bilanzen, musste aufpassen, wo macht er dies, wo macht er jenes. Bei den drei Rennstrecken, alle drei waren Rennstrecken im öffentlichen Straßenverkehr, der gesperrt wurde. In Frohburg, in Schleiz und am Sachsenring. Aber dort gab es kein Schlagloch, das durfte es gar nicht, weil ein Schlagloch im Straßenrennen gibt es nicht, kann man nicht machen. Also was hat der Horst Schlimper gemacht, als Verkehrsminister? Der war so tough gewesen und hat gesagt 'also ok, über den Bezirksleiter der Industrie werde ich Sonderkontingente stellen. Ich gebe ein Sonderkontingent aus Berlin, aus der Staatsreserve.' Es nie, nie, ein Rennen in der DDR ausgefallen, nach dem Motto 'wir können in diesem Jahr leider kein Rennen fahren, weil die Strecke das nicht hergibt, weil die Strecke noch nicht umgebaut ist, weil der Straßenbelag so schlecht ist.' Es hat jedes Jahr immer das Rennen gegeben, also vorher gab es noch mehr

Rennstrecken, aber auf den drei Bekannten hat es jedes Jahr alle Rennen gegeben, immer aufgrund dessen, dass der Minister da gesagt hat...

Bardot: Also man kann schon sagen, dass es gut war, dass es Motorsportenthusiasten gab, die einfach gesagt haben, das gehört dazu und das ist ja auch irgendwo Spaß?

Täger: Freizeit hat immer was mit Spaß zu tun.

Bardot: Und das ist toll, dass sich dieser Enthusiasmus für den Motorsport nicht hat unterkriegen lassen.

Täger: Nene, da war gar nix. Herz und Seele, Geist, alles, das war ne Einheit irgendwo. Und am Sachsenring hatten wir ein sehr schnelles Bergab-Stück, und das war sehr gefährlich. Naja, ich will mal sagen, der Sachsenring war eh in einem gewissen Sinn gefährlich, weil er führte ja durch den Ort Hohenscheid-Ernstthal, er führte durch den Wald, er ging steil bergab, hatte in der Bergabfahrt eine rechts-links Passage. Und wenn man da aus der Spur kam, dann hat es Unfälle gegeben und Todesfälle. Das war der Nachteil vom Sachsenring. Eine Naturrennstrecke, aber die Motorräder wurden immer schneller, höher, weiter, aber die Strecke hat es nicht hergegeben. Und da haben wir mit den Leuten unten diskutiert, was können wir nun machen, weil natürlich das fürs Image ein Toter am Sachsenring oder ein schwer Verletzter, das hat nie zum positiven Image beigetragen. Da haben wir, das weiß ich noch wie heute, in dieser Bergab-Passage haben wir gesagt, wir müssen eine Bremskurve einbauen. Eine Bremskurve bedeutet nichts anderes als eine Schikane. Ne Schikane heißt aber nicht irgendwie ein Hütchen bei dem Straßenrennen auf die Strasse stellen, sondern eine Kurve bauen. Eine Kurve bauen bedeutet einen Unterbau, ordentlicher Oberbau, Beton, alles anbinden. Und der Bevölkerung erklären, warum gibt es am Sachsenring, was sonst öffentliche Strasse ist, plötzlich ne Bremskurve. Und der Horst Schlimper, der damalige Minister, der hat gesagt: 'wenn ich dort irgendwas baue, ich werde entlassen. Weil wir haben eh keinen Beton für den Straßenbau, ich mach das so.' Was hat der gemacht? Er hat sich mit uns hingestellt und hat ein Projekt entwickelt, zusätzliche Bushaltestelle im Wald. Dann hat er, die gibt es heute noch, eine Haltestelle entwickelt, und diese Haltestelle wurde so konstruiert, dass sie als Bremskurve beim Straßenrennen genutzt wurde. Gibt es heute noch auf der Berg-Abfahrt, wenn man den alten Sachsenring runter fährt, ist auf der linken Seite eine Haltestelle, die es vorher nicht gab, die hat Horst Schlimper zu verantworten.

Bardot: Das heißt, da stand dann ein Bus-Schildchen, aber es war eine Schikane?

Tägr: Das war eine Schikane. Der Bus hat vielleicht auch unterwegs, wenn er im öffentlichen Bereich mal gefahren ist, gehalten, aber die Bushaltestelle gab es vorher nicht. Da gab es eine Gaststätte in der Nähe und da wurde eben eine Bushaltestelle eingerichtet und dort wurde die Schikane gebaut. Das ist, sagen wir mal, vielleicht noch mit bemerkenswert. Und dann, um jetzt auf das Neue zu kommen, alle haben fortschrittlich gedacht und haben gesagt 'passt mal auf, wir müssen eigentlich in der Zukunft, also die Stunden der Rennstrecke sind gezählt.' Weil wenn sich die Motorräder und die Autos weiterentwickeln, und in der Technik, das beweist es ja heute, fast alle Rennstrecken, das sind Motodrome oder Autodrome, das heißt also man hat riesige Auslaufzonen. Wenn man Naturrennstrecken hat, gibt es links und rechts zur Straße keine Auslaufzonen. Also muss man Alternativen suchen. In der DDR eine Alternative zu suchen, war sehr schwer. Und unsere Sportfunktionäre, die gewusst haben, irgendwo wird die Rennstrecke erschöpft sein, wir müssen ein Motodrom bauen, da hat der Horst Schlimper, weiß ich noch wie heute, zu uns gesagt, das wäre für ihn der Todesstoss, wenn irgendwer in der Regierung erfährt, dass er sich wegen dieser Problematik, 'dass wenig im Haushalt da ist um Strecken überhaupt zu flicken, wenn da jemand auf die Idee kommt und ihr fangt jetzt an über ein Motodrom nachzudenken, dann reißen die mir den Kopf vom Leib.' Und wir haben auch Schlimper immer wieder belegt. Wir haben gesagt 'Horst, auf die Dauer ist das nicht zu machen.' Das hätte auch bedeutet, wenn jemand gesagt hätte 'ok, die Zukunft liegt im Motodrom', dann hätte das natürlich auch bedeutet, irgendjemand hätte das Rückrat haben müssen und hätte nach Schleiz, nach Hohenscheid-Ernstthal und nach Frohburg fahren müssen und hätte sagen müssen 'horcht mal, Eure Stunden sind gezählt, die Rennstrecken sind nicht mehr sicherheitsstauglich. In zwei oder drei Jahren ist das Motodrom fertig, dann machen wir die Naturrennstrecken tot und da ziehen wir uns zurück ins Motodrom.' Und da hat Horst Schlimper damals zu drei Personen, der eine war Werner Kurt vom ADMV, ich und ein Projektant, Sportbauten aus Leipzig, hat damals gesagt 'ok, Ihr besorgt Euch die Pässe, Ihr fahrt nach Brünn. In Brünn gab es die neue Rennstrecke, in Brünn gab es eine alte Rennstrecke in der Tschechei, eine neue Rennstrecke wurde gebaut, und in Budapest, wir hatten da Freunde. Ihr fahrt dort hin, versucht an die Unterlagen ran zu kommen. Wir haben die in Brünn und in Budapest diese modernen Rennstrecken gebaut, was ist da notwendig, was könnt ihr fotografieren, was könnt ihr aufnehmen. Lasst Euch Skizzen geben oder Kopien.' Da sind wir damals im Winter dort hingefahren und haben mit den Freunden gesprochen, haben die Strecken kopiert, haben Unterlagen bekommen, und haben eben zur

DDR-Zeit ein Projekt erstellt für ein Motodrom in der DDR. Da hatten wir zwei Rennstrecken zur Auswahl, also wo wir die Rennstrecke etablieren sollten. Das war ein Braunkohletagebau südlich von Leipzig oder ein Braunkohletagebau in der Nähe von Lauchhammer. Weil damals, auch zur DDR-Zeit, war schon klar, irgendwann ist das Kohlevorkommen erschöpft, dann zieht der Kohleabbau weiter und dann wird das Gebiet rekultiviert. Und diese Rekultivierung, die sollte einhergehen, da haben wir gesagt 'ok, das ist genau der Ansatz. Rekultiviertes Gebiet, da ist kein Haus, da ist keiner der sich stört, dort wird das Motodrom reingesetzt.' Und dieses Motodrom haben wir noch in der DDR-Zeit 1988/89 konstruiert. Und als später der Lausitzring eröffnet wurde, da haben wir dann, der ist ja vor 11 Jahren eröffnet worden, also 1998, da habe ich dann einen Artikel geschrieben und hab aus der Zeit berichtet, wie zur DDR-Zeit ein Motodrom entwickelt wurde. Das gebe ich Ihnen mal mit, da ist die Geschichte drin 'Motodrom in der DDR'.

Bardot: Und das ist auch gebaut worden?

Täger: Das ist, ja, hier, das ist die Eröffnung Lausitz. Es ist nicht das gebaut worden. Wir haben damals das Projekt erstellt, wer es auch immer dann genommen hat, und wer auch immer gesagt hat, die Idee war damals gut. Und genau Braunkohletagebau, aber natürlich mit den Mitteln der Nachwendezeit. Wir haben ja 1989 nicht solche Projektierungsunterlagen gehabt wie es dann in Wirklichkeit gab.

Bardot: Aber war sozusagen das Gerüst für die Idee vom Lausitz-Ring vom ADMV geboren und ist dann später nochmal so aufgegriffen worden und mit anderen, also mit den westlichen Mitteln dann realisiert worden?

Täger: Jaja, da gibt es die Story dazu.

Bardot: Sehr gut. Das werde ich auf alle Fälle auch mit aufnehmen.

7.3 Motorsportgesetz des ADMV

MOTORSPORTGESETZ des Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verbandes (ADMV)

Zur Durchführung seiner Aufgaben hat der ADMV — auf der Grundlage der internationalen Sportgesetze der FIA, FIM und UIM — nachfolgendes Gesetz beschlossen, das für den gesamten Motorsport in der Deutschen Demokratischen Republik allein gültig ist.

KAPITEL I Allgemeine Grundsätze

- § 1 **Nationale Regelung des Motorsports:**
Der Allgemeine Deutsche Motorsport-Verband (ADMV) ist die oberste Instanz auf dem Gebiet des Motorsports in der Deutschen Demokratischen Republik (DDR). Seine Sporthoheit umfaßt die Fachgebiete:
Automobil-,
Motorrad- und
Motorbootsport sowie die
Motortouristik.
- § 2 **Aufgaben des Allgemeinen Deutschen Motorsport-Verbandes:**
Zu den wesentlichsten Aufgaben des ADMV sowie seinen Befugnissen gehören:
a) die Vertretungen des deutschen Motorsports im In- und Ausland;
b) die Überwachung der nationalen und internationalen Motorsportveranstaltungen in der Deutschen Demokratischen Republik;
c) die Überwachung der Einhaltung der internationalen Sportgesetze der FIA, FIM und UIM sowie die Anwendung der Strafbestimmungen dieser Gesetze im Falle ihrer Übertretung;
d) die alljährliche Festsetzung und Veröffentlichung des Nationalen Sportkalenders sowie die Vornahme von Änderungen und ihre Bekanntgabe;
e) die Ausstellung von Ausweisen und Lizenzen;
f) die Ausschreibung der Veranstaltungen vor ihrer Veröffentlichung zu prüfen und zu genehmigen sowie Veranstaltungen, die den internationalen Sportgesetzen nicht entsprechen, zu verbieten;
g) Rennstrecken und Rennbahnen zu prüfen und nach sportlichen Gesichtspunkten anzuerkennen;
h) die Bestätigung oder Ablehnung der maßgeblichen Sportfunktionäre;
i) die Festlegung der Bestimmungen für die Austragung von Meisterschaften in der Deutschen Demokratischen Republik;
j) die Erteilung der Erlaubnis zur Beteiligung an Motorsportveranstaltungen außerhalb der DDR;
k) der Entscheid über Proteste, Berufungen und andere Streitfragen;
l) die Prüfung und Bestätigung der bei Motorsportveranstaltungen erzielten Ergebnisse.
- § 3 **Überwachungsrecht der Präsidialmitglieder des ADMV:**
Die Präsidialmitglieder des ADMV haben das Recht, alle Motorsportveranstaltungen zu überwachen. Sie tragen bei den Veranstaltungen eine Armbinde des ADMV. Diese Armbinde und der mit Lichtbild versehene Ausweis des ADMV berechtigen sie, sämtliche Absperrungen zu passieren und ungehindert jeden Platz (Rennbüro, abgesperrte Bahnen, Rennstrecke, Fahrerlager, Boxen, Zeitnehmerhaus, Parkplätze, Tribünen usw.) zu betreten.

KAPITEL II Bezeichnungen und Erklärungen

- § 4 **Genehmigungspflichtige Sportveranstaltungen:**
Als genehmigungspflichtige Sportveranstaltungen gelten Rennen jeder Art, z. B. Straßen-, Rundstrecken-, Berg- und Bahnrennen, Eisrennen sowie Moto-Cross, Leistungsprüfungs-, Zuverlässigkeits- und Sternfahrten, ferner Langstrecken- und Geländefahrten und Rekordversuche. Veranstaltungen können international, national offen, geschlossen und reserviert sein.
- § 5 **Internationale Veranstaltungen:**
Eine Veranstaltung ist international, wenn Fahrer mehrerer Nationen zugelassen sind. Sie muß im Internationalen Terminkalender eingetragen sein.
- § 6 **Nationale Sportveranstaltungen:**
Eine nationale Veranstaltung ist jeder Wettbewerb, der nur den Bewerbern und Fahrern aus der Bundesrepublik und der Deutschen Demokratischen Republik zugänglich ist.
- § 7 **Offene Sportveranstaltungen:**
Eine offene Sportveranstaltung ist ein Wettbewerb, an dem sich nur Fahrer der dem ADMV angeschlossenen Clubs beteiligen dürfen.
- § 8 **Geschlossene Sportveranstaltungen:**
Eine geschlossene Veranstaltung ist ein Wettbewerb, an dem nur Mitglieder der dem ADMV angeschlossenen Clubs eines bestimmten Zulassungsbereichs teilnehmen dürfen. Über die Größe des Zulassungsbereichs entscheidet der ADMV.
- § 9 **Reservierte Sportveranstaltungen:**
Eine Veranstaltung ist reserviert, wenn die Ausschreibung für die teilnehmenden Bewerber und Fahrer besondere Bedingungen vorschreibt.
- Die offiziellen Abkürzungen und ihre Bedeutung:
FIA — Fédération Internationale de l'Automobile;
FIM — Fédération Internationale Motocycliste;
UIM — Union Internationale Motonautique;
ACN — von der FIA anerkannte nationale Automobilvereinigung;
FMN — von der FIM anerkannte nationale Motorradfahrervereinigung;
ADMV — Allgemeiner Deutscher Motorsport-Verband, die nationale Motorsportvereinigung in der Deutschen Demokratischen Republik.
- § 10 **Großer Preis:**
Der Titel „Großer Preis“ kann nur vom ADMV vergeben werden.
- § 11 **Veranstalter:**
Eine Motorsportorganisation ist nur dann ermächtigt, eine Motorsportveranstaltung gemäß §§ 4–10 zu organisieren, wenn eine Genehmigung des ADMV vorliegt. Veranstalter kann nur eine vom ADMV anerkannte Motorsportorganisation sein.
Der Veranstalter ist verantwortlich für Planung, Organisation und Durchführung der Sportveranstaltung.
- § 12 **Ausschreibung:**
Die Ausschreibung für eine Motorsportveranstaltung wird durch den Veranstalter ausgearbeitet. Jede Ausschreibung muß vom ADMV genehmigt und registriert werden und acht Wochen vor dem Veranstaltungstermin vorliegen.
Der Veranstalter ist berechtigt, dazu Ausführungsbestimmungen zu erlassen, die einen Bestandteil der Ausschreibung darstellen.
- § 13 **Funktionäre:**
Es werden aufsichtsführende und vollziehende Funktionäre unterschieden.
Zu den aufsichtsführenden Funktionären gehören die Schiedsrichter.
Zu den vollziehenden Funktionären (Sportwarte) gehören die Rennleiter (Fahrt- oder Regattaleiter) und alle Funktionäre, die ihm unterstehen, wie Rennsekretär, Zeitnehmer, Streckenbeobachter usw.
- § 14 **Schiedsrichter:**
Schiedsrichter sind aufsichtsführende, vom ADMV anerkannte Funktionäre, die mit der Kontrolle der ordnungsgemäßen Durchführung der Veranstaltung nach dem nationalen und internationalen Sportgesetz beauftragt sind. Sie bilden das Schiedsgericht der Veranstaltung. Ihnen obliegt die endgültige Auslegung der Ausschreibung und etwaiger Ausführungsbestimmungen.
Bei einer Veranstaltung muß jeweils eine ungerade Anzahl von Schiedsrichtern, mindestens jedoch drei, anwesend sein.

- § 15 **Rennleiter (Fahrt- oder Regattaileiter):**
Der Rennleiter (Fahrt- oder Regattaileiter) ist der hauptverantwortliche Funktionär einer Veranstaltung.
- § 16 **Fahrer:**
Unter dem Begriff „Fahrer“ versteht man jeden Inhaber einer vom ADMV ausgestellten Fahrerlizenz oder eines Fahrerausweises. Nur aktive Fahrer erhalten einen Ausweis oder eine Lizenz. Körperbehinderte erhalten nur dann eine Lizenz oder einen Ausweis, wenn sie den Nachweis einer erforderlichen polizeilichen Zusatzprüfung erbracht haben. Einarmige, Einhändige, auch solche mit Prothesen, können grundsätzlich weder eine Lizenz noch einen Ausweis erhalten.
- § 17 **Start von Jugendlichen:**
Personen unter 18 Jahren müssen für den Start die Genehmigung ihrer Erziehungsberechtigten beibringen.
- § 18 **Beifahrer:**
Ein Beifahrer ist eine Person, die außer dem Fahrer mitfährt. Nähere Bestimmungen sind aus den internationalen Sportgesetzen der FIA, FIM und UIM zu entnehmen.
- § 19 **Bewerber:**
Bewerber ist jede natürliche oder juristische Person, die im Besitz einer vom ADMV ausgestellten Bewerberlizenz ist.
- § 20 **Strecke:**
Die Strecke wird vom Veranstalter festgelegt. Sie ist von den Fahrern genau einzuhalten.
- § 21 **Bahn:**
Eine Bahn ist eine dauernd oder zeitweise für die Abhaltung

von Motorsportveranstaltungen oder Rekordversuchen benutzte Anlage.

- § 22 **Meile, Kilometer:**
Allen Umrechnungen von englischer in metrische Einheit und umgekehrt ist die Meile mit 1609,34 Metern und der Kilometer mit 0,62137 Meilen zugrunde zu legen.
- § 23 **Zylinderinhalt:**
Bei allen Berechnungen des Zylinderinhalts ist $\pi = 3,1416$.
- § 24 **Rennen:**
Ein Rennen ist jeder Wettbewerb, bei dem allein die Geschwindigkeit das Ergebnis bestimmt.
- § 25 **Leistungsprüfung:**
Eine Leistungsprüfung ist ein Wettbewerb zur Prüfung der Geschwindigkeit des Fahrers und der Zuverlässigkeit des Fahrzeuges auf einer vorgeschriebenen Strecke und nach vorgeschriebenen Bedingungen, die in der Ausschreibung genau festgelegt sein müssen.
- § 26 **Moto-Cross:**
Moto-Cross ist ein Wettbewerb in schwierigem Gelände, auf einer abgesteckten Rundstrecke, bei dem Zeit allein Wertungsfaktor ist.
- § 27 **Rekord:**
Ein Rekord ist eine unter Einhaltung der in den internationalen und nationalen Motorsportgesetzen festgesetzten Bedingungen aufgestellte Höchstleistung. Nähere Einzelheiten werden durch die internationalen Sportgesetze geregelt.

KAPITEL III

Die Registrierung der Fahrer und Beifahrer

- § 28 **Nationale Registrierung:**
Jede Person, die sich an motorsportlichen Veranstaltungen beteiligen will, muß im Besitz einer Lizenz oder eines Ausweises sein. Diese werden auf Antrag vom ADMV angefertigt und sind nur für das laufende Kalenderjahr gültig. Der Antragsteller muß Mitglied eines dem ADMV angeschlossenen Clubs sein.
- § 29 **Internationale Registrierung der Fahrer:**
Jeder Inhaber einer nationalen Fahrerlizenz kann, sofern er als nationaler Lizenzfahrer entsprechende Erfolge aufzuweisen hat, die internationale Fahrerlizenz beantragen. Diese berechtigt zur Nennung bei allen motorsportlichen Veranstaltungen, die offen oder international für das In- bzw. Ausland ausgeschrieben sind. Entsprechende Unterlagen sind beim Sekretariat des ADMV anzufordern.
- § 30 **Ermittlung der Ausweise und Lizenzen:**
Die Erteilung der Ausweise und Lizenzen wird gemäß den internationalen Bestimmungen in einer Anweisung des ADMV geregelt.
- § 31 **Verweigerung oder Entziehung:**
Der ADMV hat das Recht, die Ausfertigung eines Ausweises oder einer Lizenz (national oder international) ohne Angabe von Gründen zu verweigern und bereits ausgestellt Ausweise und Lizenzen jederzeit wieder einzuziehen. Gegen diese Entscheidung steht dem Betroffenen das Recht des Einspruchs beim Präsidium des ADMV zu. Die §§ 60 und 61 gelten sinngemäß.
- § 32 **Einspruchsrecht:**
Jeder Inhaber einer vom ADMV ausgestellten Fahrerlizenz hat das Recht, gegen die Ausstellung eines Fahrerausweises oder einer Lizenz an einen Dritten Einspruch zu erheben. Dieser Einspruch muß schriftlich erfolgen und ausführlich begründet sein. Über seine Berechtigung entscheidet der ADMV.
Für die Behandlung des Einspruchs wird eine Gebühr von 20,— DM erhoben, deren Rückzahlung nur dann erfolgt, wenn dem Einspruch stattgegeben wird.

KAPITEL IV

Strafmaßnahmen bei Übertretung der Sportgesetze

- § 33 **Vergehen:**
Jede Person sowie jeder Personenkreis,
a) die eines Verstoßes gegen das vorliegende Sportgesetz des ADMV oder gegen Bestimmungen, die in Übereinstimmung mit diesem Sportgesetz aufgestellt werden, oder
b) einer betrügerischen oder einer die Interessen des Motorsports schädigenden Handlungsweise überführt werden, können zur Verantwortung gezogen werden.
- § 34 **Strafmaßnahmen:**
Der ADMV kann folgende Strafen aussprechen:
Verweis — Geldbuße — Ausschluß — Suspendierung — Disqualifizierung.
Für den Motorwassersport gelten neben dem Verweis und der Geldbuße:
Ausschluß aus der Wertung — Disqualifizierung — zeitweiliger Ausschluß — verlängerter Ausschluß — Streichung gemäß Ziffer 243 der UIM-Bestimmungen.
- § 35 **Geldbußen:**
Geldbußen bis zur Höhe von 500,— DM können durch den ADMV über alle motorsportlichen Vereinigungen, Firmen, Funktionäre, Bewerber, Fahrer, Beifahrer, Helfer usw. verhängt werden, wenn sie sich den Vorschriften des Motorsportgesetzes des ADMV oder den ausdrücklichen Anordnungen der Präsidialmitglieder oder anderer verantwortlicher Funktionäre nicht fügen.
Alle Geldbußen sind an den ADMV zu zahlen.
- § 36 **Geldbußen können außer durch den ADMV auch durch die Schiedsrichter auferlegt werden, jedoch nur über Sportwarte, Bewerber, Fahrer, Beifahrer und Helfer.**
Die durch die Schiedsrichter auferlegten Geldbußen dürfen den Betrag von 100,— DM nicht überschreiten.
- § 37 **Geldbußen sind innerhalb 48 Stunden nach ihrer Bekanntgabe zu bezahlen. Jede Überschreitung dieser Frist kann eine Suspendierung, wenigstens bis zur Zahlung dieser Geldbuße, nach sich ziehen.**
- § 38 **Ausschluß:**
Der Schiedsrichter kann einen Ausschluß aussprechen; der Ausschluß nimmt dem von ihm Betroffenen das Recht, sich weiterhin an dem Wettbewerb, für dessen Verlauf er ausgeschlossen ist, zu beteiligen. Eingezahltes Nenngeld verfällt dem Veranstalter. Ein Ausschluß schließt eine spätere Maßnahme gemäß §§ 39 und 40 nicht aus.
- § 39 **Suspendierung:**
Schwere Verfehlungen werden von dem ADMV durch Suspendierung bestraft. Die Suspendierung schließt den von ihr Betroffenen für die Zeit, für die sie verhängt wird, von einer Beteiligung als Fahrer oder Funktionär an allen Motorsportveranstaltungen aus und macht alle hierfür bereits abgegebenen Nennungen usw. ungültig. Bereits eingezahlte Nenngelder sind dem Betroffenen zurückzuzahlen. Jeder suspendierte Fahrer oder Beifahrer ist verpflichtet, seinen Ausweis oder seine Lizenz dem ADMV zurückzugeben. Jede Verzögerung in der Rückgabe des Ausweises oder der Lizenz wird der Zeit der Suspendierung hinzugegerechnet.
- § 40 **Disqualifizierung:**
Besonders schwere Verfehlungen werden vom ADMV durch Disqualifizierung bestraft.
Die Disqualifizierung schließt den Betroffenen endgültig aus den Gemeinschaften des Motorsports aus.
Jede Disqualifizierung wird den entsprechenden internationalen Verbänden (FIA, FIM und UIM) unter Angabe der Gründe, die zu dieser Bestrafung geführt haben, gemeldet.
- § 41 **Ein bestimmtes Kraftfahrzeug oder eine bestimmte Kraftfahrzeugmarke kann ebenfalls suspendiert oder disqualifiziert werden.**
- § 42 **Verlust von Preisen:**
Wird ein Bewerber oder Fahrer bei einer Veranstaltung ausgeschlossen, suspendiert oder disqualifiziert, so verliert er jedes Anrecht darauf, die ihm im Laufe dieser Veranstaltungen zugesprochenen Preise zu erhalten. Ein ge-

7.4 Brief von Heinz Melkus an den ADMV

Heinz Melkus

am 30.3.1981

Leitender
Hr. Melkus

nr. 74
27476

An den
Präsidenten des ADMV - persönlich

100 Berlin
Charlottenstr. 50

Sehr geehrter Herr Präsident !

Nach über 30 Jahren Tätigkeit als Leitungsfunktionär, Rennwagenkonstrukteur und als aktiver Automobilrennfahrer glaube ich ein gutes Stück Motorsportgeschichte der DDR mitgeschrieben zu haben, und erlaube mir daher einen persönlichen Brief an Sie.

Während meiner aktiven Zeit habe ich erfahren, daß auf Grund der Grenzüberschreitung von Mensch und Material jeder Start einen Risikofaktor für Leben und Tod beinhaltet. Daher habe ich mich stets für den sportlichen Kollektivegeist und die absolute Fairness eingesetzt. Auch der härteste Gegner bekam meine letzte Zündkerze.

Wie ich erfahren muß, wächst jetzt die Rivalität unter den Fahrern entgegen diesem Geist gefährlich an und wird sogar außerhalb der Rennstrecke weiter ausgetragen. So wurden letzthin ein halbes Jahr nach dem letzten Rennen (1) zwei unserer besten Fahrer des Erhöhen von im Kraftstoff enthaltenen Zusätzen beschuldigt und auf Grund eines (zweifelhaften) Indizienbeweises verurteilt, sowie von der Teilnahme an Veranstaltungen für ein Jahr suspendiert.

Für einen Sportler, der nicht nur Jahre, sondern Jahrzehnte seines Lebens auf alles verzichtete, die Familie vernachlässigte, nur um sich in sozialistischer Gemeinschaftsarbeit einen guten Rennwagen bauen zu können, und der nicht nur zum Eigennutz vielmals sein Leben einsetzte, damit die Staatsflagge der DDR im In- und Ausland hochgezogen werden konnte, ist eine solche ungerechte Bestrafung das Schlimmste, was es für seinen Namen und seine Ehre geben kann; denn die Folgen sind lebenslanglich.

Ich setze mich nicht dafür ein, daß Sportler, die absichtlich und nachweisbar gegen Motorsportgesetze verstoßen, nicht energisch bestraft werden. Auch dann nicht, wenn es sich um meinen eigenen Sohn handeln würde.

7.5 Leistungspakete 2011 des ADMV



ADMV-Mitgliederleistungen

I. Club-Leistungen des ADMV in der Standard-Mitgliedschaft

Beitrag 20,-, 26,-, 44,-, 80,- €

1. 24-Stunden-Pannendienst

00800-8277 3770
kostenfreier Notruf

Vertragsnummer 2.12.121 05 83

2. Die FSP-Fahrzeug-Wertermittlung nach Aktenlage – Sie erfahren damit zuverlässig und schriftlich den Wert des gebrauchten Fahrzeuges.
Neu: „Telegutachten“ für Gebraucht- oder Unfallwagen
Infos dazu: Vertrieb@fsp.de
3. Unfallgutachten für Ihr Fahrzeug durch Sachverständige der FSP zum günstigen Tarif.
4. „Fahrzeug-Check“
Der Fahrzeug-Check wird an den FSP-Prüfstellen durchgeführt und besteht aus: Bremsentest – Stoßdämpfertest – Batterie / elektr. Anlage / Licht – Reifenbegutachtung.
5. Gutachten für Oldtimer durch Sachverständige der FSP (Sondertarif)
6. Die Hauptuntersuchung und UMA (Prüfungen des Umweltmanagement- und Abgasverhalten, ehemals Abgasuntersuchung) an einer FSP-Untersuchungsstelle zum aktuellen Clubpreis für Motorräder oder Pkw.
7. Gutachten für Flüssiggasanlagen in Wohnmobilen, Anhängern und Sportbooten durch Sachverständige der FSP, Auskunft und Vermittlung durch das Zentralbüro der FSP.
8. Eine Wildschadenbeihilfe wird auf Antrag jährlich einmal wie folgt gezahlt:
bei Neumitgliedern im Eintrittsjahr 30,- €
im Folgejahr bis 77,- €
bei längerer Mitgliedschaft bis 130,- €
9. Der Pannenhilfzuschuss in Höhe von 21,- € kann jährlich einmal beantragt werden, wenn Sie kein Inhaber der ADMV-Premiummitgliedschaft sind oder keinen Schutzbrief besitzen.
10. Die Verkehrsrechtsberatung erfolgt durch unseren Vertragsanwalt in Berlin unter 030-441 61 59 und 030-428 52 222.
11. Rechtsschutzversicherung für alle Sportler, Sportwarte, Funktionäre und Helfer
im Strafrechts-, Schadenersatz- und Sozialgerichtsrechtsschutz sowie Rechtsschutz für Ordnungswidrigkeiten bei Vereins- oder Sporttätigkeit.
12. Verreisen Sie gern? Dann touren Sie mit uns!
Unser Partnerreisebüro tuk International in Berlin vermittelt oder bucht den Aufenthalt samt Flug- bzw. Bahnticket, Mietwagen, Fahrverbindungen und -passagen, natürlich auch mit individueller Anreise. Und das alles zum Clubtarif, d.h. mit Preisvorteil für Sie; Tel. 030-4233333
13. Der kompetente Partner für Bus- und Gruppenreisen
„Schumann-Reisen“ mit Clubtarifen für die ADMV-Mitglieder, Tel. 036482-3560
14. Einen Mietwagen bestellen ADMV-Mitglieder beim Unternehmen Hertz. Zentrale Reservierungen erfolgen unter 01805-333535 bei Angabe der ADMV-Kundennummer CDP-517038. Dann gilt der günstige ADMV-Kundentarif.
15. Die Ausstellung des AvD-Campingcarnet ist im ADMV möglich und kostet 6,50 €.
16. Das Tourenpaket für unsere Mitglieder besteht aus der „Reiseroute“ vom Wohnort bis zum Urlaubsziel samt „Straßenatlas“ und „Reise- und Serviceheft“.
17. Unfallversicherung für Sportwarte, Helfer und Funktionäre im Ehrenamt durch ADMV-Gruppenvertrag (siehe V.).
18. DMSB-Jahres- oder Veranstaltungslizenzen werden zum Clubpreis ausgestellt; d. h. diese kosten 50,- € weniger.
19. Hobbysportler können die Adventuremitgliedschaft inkl. Sportausweis oder eine Tagesunfallversicherung für 5,- € abschließen.
20. Die Mitgliederzeitschrift „mobil“ wird frei Haus geliefert.

II. Leistungen der ADMV-Mitgliedschaft „Premium2“

Beitrag 84,- €

In dieser Mitgliedschaft:

**Hilfe in Notsituationen + Pannenhilfe
+ Auslandskrankenversicherung**

für den Inhaber und seine Familie

- 1.-20. Alle ADMV-Clubleistungen
21. Krankenrücktransport nach einem Motorsportunfall auf der Rennstrecke / im Sportgelände für das Mitglied (Antragsteller)
22. Weltweite Hilfeleistungen bei Krankheit, Unfall oder Panne mit diesem Service:

AutoMobil-Leistungen:

Versichert sind alle auf das Mitglied, den Ehe-/Lebenspartner und die minderjährigen Kinder zugelassenen Fahrzeuge (Pkw, Kombi, Krad über 50 ccm, Moped, Wohnmobil bis 4 t zuzul. Gesamtgewicht). Zudem genießt dieser Personenkreis auch als Fahrer und Insasse fremder Fahrzeuge Versicherungsschutz. Alle Fahrer und Insassen

der auf den Versicherungsnehmer und den Ehe-/Lebenspartner zugelassenen Fahrzeuge sind ebenfalls versichert. Mehr als 1400 Fahrzeuge vom Assistance-Partner stehen für die schnelle Hilfe vor Ort bereit.

Weiter- und Rückfahrtservice mit:

- Übernachtungsservice
- Ersatzfahrzeugservice
- Pannen- und Unfallhilfe
- Bergen & Abschleppservice

sowie Fahrzeugunterstellung, Fahrzeugverzollungs- und -verschrottungsservice, Ersatzteilversand, Ersatzfahrerservice, Taxikosten, Routenplanung, Fahrzeugschlüsselservice

**HILFE KOMMT
WELTWEIT**

1.500 Pannenhilfsfahrzeuge und 460

ASSISTANCE PARTNER -Partner stehen zur Hilfe bereit.

2011 Mitgliedschaften nach Maß

ReiseMobil-Leistungen:

Versichert sind neben dem Mitglied der Ehe-/Lebenspartner und die minder- und volljährigen, unverheirateten Kinder, solange sie sich in einer Schul- oder Berufsausbildung befinden.

- Ersatz von Zahlungsmitteln
- Anwalts- und Dolmetscherkosten
- Rechtskostenvorschuss
- Reiseabbruchservice
- Travel-Delay-Service
- Card- und Dokumentationsservice
- Reiseinfo-Service
- Hilfe in besonderen Notfällen

GesundMobil-Leistungen:

Versichert sind neben dem Mitglied der Ehe-/Lebenspartner und die minder- und volljährigen, unverheirateten Kinder, solange sie sich in einer Schul- oder Berufsausbildung befinden.

- Auslandsreise-Krankenversicherung bis zu einer Höchstdauer von 6 Wochen
- Krankenrücktransportservice
- Arzt- und Krankenhauservice
- Benachrichtigungsservice
- Arzneimittelservice
- Brillenservice
- Krankenhausbesuchsservice
- Kinderrückholsservice
- Hilfe im Todesfall
- Haustierrückholsservice
- Telefonkosten

Alle Details gemäß Roland Schutzbrief-Versicherungen (ASB, 2004)

III. Leistungen in der „Adventure drive“-Mitgliedschaft

Beitrag 98,- €

In dieser Mitgliedschaft:

**Hilfe in Notsituationen + Pannenhilfe
+ Auslandskrankenversicherung
+ Motorsportunfallversicherung**

IV. Leistungen der ADMV-Adventuremitgliedschaft

Beitrag 60,- € inklusive Sportausweis

1.-20. Alle ADMV-Clubleistungen

21. Jahresunfallversicherung im lizenzierten Motorsport und bei

Trainings mit diesen Leistungen:

Invalidität	- 32.000,- €
Kosmetische OP	- 10.000,- €
Krankenhaustagegeld/Genesungsgeld (je Tag)	- 10,- €
Bergungskosten	- 10.000,- €
Todesfallleistung	- 16.000,- €

Der ADMV empfiehlt diese Mitgliedschaft allen Hobbysportlern. Die Unfallleistungen werden das ganze Jahr gewährt. Voraussetzung ist, dass das Training oder der Wettbewerb durch den Verein angemeldet bzw. genehmigt ist. Ausgeschlossen sind Leistungen bei Teilnahme an „wildem“ bzw. privaten Veranstaltungen.

V. Leistungen für Vereine/Motorsportclubs

Der Ortsclub als juristische Person gehört mit seinen Mitgliedern satzungsgemäß dem ADMV an. Einen speziellen Mitgliedsbeitrag für Ortsclubs gibt es nicht; berechnet werden nur die Personen.

1. Jeder Ortsclub erhält aus dem ADMV-Mitgliedsbeitrag der Personen einen Ortsclubanteil zurück.
2. Jeder Ortsclub kann die ADMV-Beitragseinnahme als Inkassoverfahren über den Verband für all seine Mitglieder führen lassen.
3. Verlinkung aller ADMV- und Ortsclubleistungen über das Internet
4. Ausreichung von Auszeichnungen bei Club- oder Veranstaltungsjubiläen
5. Vermittlung finanziell günstiger:
 - Jahrestrainingsversicherungen
 - Zuschauerunfallversicherungen
 - Geräte / Maschinenversicherungen
 - Veranstaltungsversicherungen
 - Ausfallversicherungen für eine Veranstaltung

6. Unfallversicherung für alle vom Ortsclub bei Veranstaltungen eingesetzten Personen, Sportwarte, Helfer, Funktionäre usw. mit diesen Deckungssummen:

62.000,- € Invaliditätsleistung	124.000,- € Vollinvalidität (200% Progression)
31.000,- € Todesfallleistung	

Diese Leistung gilt für das ganze Jahr, wenn sich der Ortsclub am ADMV-Gruppenvertrag beteiligt.

7. Finanzielle und / oder materielle Förderung gemeinnütziger Ortsclubs bei Ausrüstung von Prädikaten in Höhe von 350,- bis 650,- €
8. Unterstützung in Steuerfragen oder Rechtsgeschäften
9. Für jedes neu geworbene ADMV-Vollmitglied, Adventure- oder Premiummitglied erhält der Ortsclub 10,- € Werbeprämie.
10. Angebote für Fahrsicherheitstraining und Schulungen der Clubmitglieder

Genießen Sie Ihr Leben – wir helfen in der Not!



7.6 Eigenständigkeitserklärung

Hiermit versichere ich, dass ich die vorliegende Bachelorarbeit selbstständig verfasst habe.

Ich versichere, dass ich keine anderen als die angegebenen Quellen benutzt und alle wörtlich oder sinngemäß aus anderen Werken übernommenen Aussagen als solche gekennzeichnet habe, und dass die eingereichte Arbeit weder vollständig noch in wesentlichen Teilen Gegenstand eines anderen Prüfungsverfahrens ist.

Ort, Datum

Maxime Daniel Bardot